UNDERDÅNIGT BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

TILL

BESTÄMMELSER

FÖR TILLGODOSEENDE AF

TRAFIKSÄKERHETEN

Å

ENSKILDA JÄRNVÄGAR

M. M.

AFGIFVET AF

DEN AF KUNGL. MAJ:T DEN 31 DECEMBER 1904
FÖR ÄNDAMÅLET TILLSATTA KOMMITTÉ

STOCKHOLM
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
1907

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

Underdånig skrifvelse . . . . . V.

Betänkande och förslag

Inledning . . . . . 1.

Förslag till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik

Historik . . . . . 13.

I vissa främmande länder meddelade bestämmelser angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik . . . . . 52.

Lagförslag . . . . . 99.

Motiv . . . . . 120.

Förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik . . . . . 201.

Motiv . . . . . 233.

Förslag till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik . . . . . 327.

Motiv . . . . . 360.

Förslag till förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik . . . . . 393.

Motiv . . . . . 463.

Förslag till förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik m. m. . . . 531.

Motiv . . . . . 537.

Förslag till lag angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg . . . . . 579.

Motiv . . . . . 590.

Förslag till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik . . . . . 637.

Motiv . . . . . 662.

Sid.

Förslag till kungörelse angående skyldighet för enskild järnväg för allmän trafik att till offentlig myndighet aflämna vissa handlingar och uppgifter . . . . 765.
Motiv . . . . . 768.
Förslag till instruktion för kompetenskommissionen för enskilda järnvägar för allmän trafik . . . . . 770.
Reservationer . . . . . 775.

TILL KONUNGEN.

Uti skrifvelse den 9 mars 1904 anförde Riksdagen, i sammanhang med beviljande på extra stat för år 1905 af visst anslag att ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens

förfogande för möjliggörande af en verksam kontroll öfver de enskilda järnvägarnas rullande materiel, *att* enligt Riksdagens mening det vore af verkligt behof påkalladt, att ej blott rörande kontrollen öfver den rullande materielen utan äfven med afseende å kontrollen öfver själfva banan samt trafikens skötande å de enskilda järnvägarna fullt bestämda och tydliga föreskrifter meddelades; *att* statens kontrollerande verksamhet på dessa områden för närvarande vore fördelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, men att gränserna mellan dessa myndigheters befogenhet ingalunda vore klart uppdragna, och sättet för kontrollens utöfvande ej heller tillräckligt noga bestämdt; *att* hvad slutligen anginge de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller för annat ändamål borde från statens sida ställas på de enskilda järnvägarnas materiel, banbyggnad och driftens anordning, allmängiltiga bestämmelser syntes så godt som helt och hållet saknas, hvilket lätt kunde gifva anledning till mer eller mindre godtyckligt förfarande från de kontrollerande myndigheternas sida; *samt att* sistberörda förhållande — afseende de enskilda järnvägsförvaltningarnas skyldigheter gent emot staten — syntes Riksdagen vara af beskaffenhet att böra regleras genom en af Konung och Riksdag stiftad lag, och att i sammanhang därmed äfven statens kontrollerande verksamhet med afseende å de enskilda järnvägarna kunde och borde definitivt ordnas.

Efter det jämväl svenska järnvägsföreningen uti en den 12 april 1904 till Eders Kungl. Maj:t ingifven skrift hemställt, att Eders Kungl. Maj:t ville taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke författningar borde utarbetas, innehållande föreskrifter i administrativt och tekniskt afseende för utförande och trafikerande af samt kontroll

öfver enskilda järnvägar, äfvensom därutinnan vidtaga de åtgärder, som kunde anses påkallade, har Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1904, jämte det Eders Kungl. Maj:t utfärdat nådig kungörelse angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, innehållande bestämmelser i berörda hänseende att tills vidare lända till efterrättelse, uppdragit åt en kommitté att uppgöra och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med förslag dels till bestämmelser angående de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller eljest böra från statens sida ställas på de enskilda järnvägarna i afseende å såväl banans och materielens beskaffenhet som driftens anordning, dels ock till anordnande af nödig kontroll därå, att berörda bestämmelser behörigen iakttagas. Till ordförande i kommittén förordnade Eders Kungl. Maj:t generalpostdirektören J. E. von Krusenstjerna och till ledamöter dåvarande assessorn, juris doktorn grefve J. J. A. Ehrensvärd, hvilken tillika skulle vara kommitténs sekreterare, samt undertecknade Ekman, Maechel, Magnell, Pegelow och Wijnbladh. Denna kommittés sammansättning har sedermera förändrats, dels därigenom att Eders Kungl. Maj:t den 22 september 1905, på gjord framställning, entledigat grefve Ehrensvärd från uppdraget att vara ledamot och sekreterare i kommittén och i hans ställe i enahanda egenskap förordnat undertecknad Björklund, dels ock genom generalpostdirektören von Krusenstjernas den 1 februari 1907 timade frånfälle. Jämlikt Eders Kungl. Maj:ts den 15 i sistnämnda månad meddelade förordnande har därefter undertecknad Wijnbladh varit kommitténs ordförande.

Efter anmodan har kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren m. m. John Oscar Herman Nyström i egenskap af

sakkunnig i fråga om smalspåriga enskilda järnvägar deltagit i kommitténs arbeten vid den förberedande behandlingen af det förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik, hvilket af kommittén utarbetats. Därjämte har kommittén rådgjort med chefen för generalstabens kommunikationsafdelning, majoren m. m. Anders Erik Werner och byrådirektören i järnvägsstyrelsen m. m. Arvid Leonard Uggla, hvilka benäget granskat, den förre ur militär synpunkt kommitténs förberedande förslag till nyssnämnda förordning och till koncessionslag, och den senare kommitténs förberedande förslag till bestämmelser rörande brobyggnad.

Såsom resultat af sitt arbete får kommittén härmed i underdånighet öfverlämna:

1) förslag till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik;

2) förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik;

3) förslag till förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik;

4) förslag till förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik;

5) förslag till förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik äfvensom kompetensvillkor för befattningar vid dylik järnväg;

6) förslag till lag angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg;

7) förslag till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik;

8) förslag till kungörelse angående skyldighet för enskild järnväg för allmän trafik att till offentlig myndighet aflämna vissa handlingar och uppgifter; samt

9) förslag till instruktion för kompetenskommissionen för enskilda järnvägar för allmän trafik.

Motiv till förslagen äro desamma bifogade.

Kommittén anser sig böra här framhålla, att enligt kommitténs förslag skulle å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat komma att uppföras arfvoden till två maskininspektörer och en broinspektör, hvarförutom åtskilliga förändringar i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i gällande »taxa på förrättningar, som verkställas af tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten» skulle blifva erforderliga. Beskaffenheten af dessa förändringar torde i hufvudsak framgå af kommitténs förslag jämte motiven till desamma; men då kommittén ansett det vara lämpligast, att ett detaljeradt förslag rörande dessa förändringar varder uppgjordt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har kommittén ansett sig icke böra framlägga ett dylikt förslag.

Vid fullgörandet af det kommittén lämnade uppdrag har kommittén, jämlikt särskilda nådiga remisser af den 10 augusti och den 29 september 1906 samt den 18 mars 1907, haft att afgifva yttrande öfver följande till kommittén öfverlämnade handlingar, nämligen:

1) väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 2 juni 1906 med anhållan om bemyndigande för styrelsen att, när omständigheterna sådant föranledde, medgifva järnvägsägare rätt att genom annan bedrifva trafiken å järnvägen;

2) Riksdagens skrifvelse den 6 maj 1903 angående kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen vid järnvägarna

m. m. och en af Sveriges lokomotivförare- och eldareföreningar i ämnet gjord underdånig framställning äfvensom järnvägsstyrelsens och svenska järnvägsföreningens däröfver afgifna utlåtanden och från Sveriges lokomotivförare- och eldareföreningar inkomna påminnelser; samt

3) väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga framställning den 26 juni 1906 om erhållande af bemyndigande att i fråga om färdiga och afsynade järnvägar medgifva sådana ändringar i de af Eders Kungl. Maj:t fastställda planer, som syntes styrelsen leda till förbättring.

Med återställande af de sålunda remitterade handlingarna får kommittén i underdånighet upplysa:

att spörsmålet om öfverlåtelse af järnvägs trafikerande på annan än järnvägens ägare är afhandlad i 9 § af förslaget till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik jämte motiv (sid. 101, 132 f.);

att frågan om kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen finnes behandlad dels i 3 § 7 mom. af förslaget till förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik äfvensom kompetensvillkor för befattningar vid dylik järnväg jämte motiv (sid. 534 f., 542 ff.) dels ock i motiven till 44 § af förslaget till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik (sid. 743 ff.);

samt att framställningen om rätt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att beträffande färdiga järnvägar medgifva ändringar i fastställda planer är behandlad i 43 § af förslaget till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik jämte motiv (sid. 117, 186 ff.) samt i 55 § af förslaget till förordning angående byggnad och

underhåll af enskild järnväg för allmän trafik jämte motiv (sid. 227 f., 303 ff.).

De af några bland kommitténs ledamöter afgifna särskilda meningar bifogas.

Underdånigst

FRIDOLF WIJNBLADH.

E. O. J. BJÖRKLUND. B. O. EKMAN. HJALMAR MAECHEL.

C. J. MAGNELL. F. V. H. PEGELOW.

Stockholm den 26 september 1907.

BETÄNKANDE

OCH

FÖRSLAG.

Inledning.

Enligt det kommittén lämnade uppdrag har kommittén att afgifva förslag dels till bestämmelser angående de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller eljest böra från statens sida ställas på de enskilda järnvägarna i afseende å såväl banans och materielens beskaffenhet som driftens anordning, dels ock till anordnande af nödig kontroll därå, att berörda bestämmelser behörigen iakttagas. I den Riksdagens skrifvelse, som närmast föranledt kommitténs tillsättande, anför Riksdagen, bland annat, att hvad anginge de fordringar, som för tillgodoseende af trafiksäkerheten eller för annat ändamål borde från statens sida ställas på de enskilda järnvägarnas materiel, banbyggnad och driftens anordning, allmängiltiga bestämmelser syntes så godt som helt och hållet saknas, och att berörda förhållanden — afseende de enskilda järnvägsförvaltningarnas skyldigheter gent emot staten — syntes Riksdagen vara af beskaffenhen att böra regleras genom en af Konung och Riksdag stiftad lag, i sammanhang hvarmed äfven statens kontrollerande verksamhet med afseende å de enskilda järnvägarna kunde och borde definitivt ordnas.

De bestämmelser, som i nyssnämnda hänseenden böra ifrågakomma, äro emellertid till sin natur ganska olikartade. Till stor del utgöras de af s. k. tekniska bestämmelser, hvilka äro af den speciella beskaffenhet, att de, enligt kommitténs mening, icke lämpligen böra blifva föremål för Konungs och Riksdags samfällda pröfning. Bland de tekniska bestämmelserna kunna åter olika slag urskiljas; vissa äro af en mera allmängiltig betydelse och bestående beskaffenhet, under det andra antingen äro af mera underordnad betydelse eller ock äro sådana, att de lätteligen skola kunna anpassas efter växlande förhållanden. De förra eller de, som äro af en mera allmängiltig betydelse och bestående beskaffenhet, hafva synts kommittén lämpligen böra upptagas uti af Konungen utfärdade författningar, de senare

med ledning af de för statens järnvägar uti ifrågavarande hänseenden gällande stadganden, men med iakttagande af de förändringar, som må föranledas af den enskilda järnbanans särskilda byggnadssätt, materiel och trafik, uppgöras af banans styrelse samt för vinnande af pröfning och fastställelse ingifvas till styrelsen för statens järnvägstrafik.

På grund af bestämmelserna i omförmälda kungörelse fastställde styrelsen för statens järnvägstrafik den 21 mars 1879 »tjänstgöringsreglemente vid enskilda bolags, för allmän trafik upplåtna järnvägar för lokomotiv». Innan en enskild järnväg öppnas för allmän trafik, plägar järnvägens ägare hos järnvägsstyrelsen göra ansökan om fastställande för järnvägens vidkommande af nämnda tjänstgöringsreglemente, eventuellt med de förändringar, hvartill förhållandena å samma järnväg kunna gifva anledning; och sedan jämväl de personer, hvilka enligt järnvägsstyrelsens förordnande deltagit i besiktningen eller afsyningen af järnvägen, utlåtit sig i fråga om möjligen erforderliga afvikelser från det generella tjänstgöringsreglementet, fastställer järnvägsstyrelsen det tjänstgöringsreglemente, som skall för den ifrågavarande järnvägen gälla.

Tjänstgöringsreglementet för de enskilda järnvägarna af den 21 mars 1879 är i hufvudsak öfverensstämmande med det för statens järnvägar den 26 januari 1877 fastställda, till den 1 oktober 1907 gällande. Det är indeladt i fyra kapitel, af hvilka det första innehåller personalens tjänsteplikter i allmänhet, det andra signalordning, det tredje säkerhetsregler och det fjärde allmänna anordningar beträfande dels bana och stationer och dels rörliga materielen.

Järnvägsstyrelsen har numera för statens järnvägar utfärdat en fristående författning för hvart och ett af andra och tredje kapitlen, nämligen en signalordning och en säkerhetsordning; och ämnar järnvägsstyrelsen, enligt hvad kommittén har sig bekant, i stället för första kapitlet utfärda en allmän instruktion för personalen och i stället för fjärde kapitlet en författning rörande anordningar å bana och stationer och en författning rörande rullande materielen. Det synes äfven kommittén, att åtminstone icke alla de ämnen, hvilka behandlas i nuvarande tjänstgöringsreglementet för enskilda järnvägar hafva det inbördes sammanhang, att de böra sammanföras i ett reglemente. Hvad angår bestämmelserna i fjärde kapitlet i fråga om

rörliga materielen, äro desamma redan utbrutna ur reglementet. Kungl. Maj:t har nämligen den 31 december 1904 utfärdat en kungörelse angående kontroll öfver erskilda järnvägars rullande materiel; och hafva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, till följd af bestämmelse i samma kungörelse, den 21 juni 1905 utfärdat ett cirkulär angående berörda materiel. Dessa författningar hafva således trädt i stället för de synnerligen knapphändiga bestämmelser, som i detta hänseende upptagits i tjänstgöringsreglementets fjärde kapitel. Lika knapphändiga äro de i nämnda kapitel förekommande föreskrifterna angående bana och stationer.

Af de olika slag af bestämmelser, som således förekomma i tjänstgöringsreglementet, har kommittén ansett sig böra först till behandling upptaga dem, som afse banans byggnad och utrustning. I detta hänseende innehåller nuvarande reglementet föreskrifter, att bana och stationer skola hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framgå med tillåten största hastighet, samt vara bevakade under de tider af dygnet, då tåg väntas, äfvensom att normalsektion och lastprofil vid normalspårig järnväg skola vara desamma som de för statens järnvägar fastställda, men vid annan järnväg fastställas af järnvägens styrelse. Därjämte förekomma kortfattade bestämmelser angående anbringande af hägnad, vidtagande af anordningar vid vägöfvergång i banans plan, stationers förseende med elektiskt telegrafledning och vissa platsers förseende med fasta signalinrättningar, anbringande af ur å stationshus samt uppsättande af hinderpåle mellan spår, som sammanlöpa eller korsa hvarandra. Slutligen är i reglementet stadgadt, att för skötsel och bevakning af hvarje banförening, bankorsning eller rörlig bro särskild instruktion skall vara utfärdad. Vid hvarje särskild koncessions beviljande pläga dessutom vissa viktigare tekniska bestämmelser meddelas, såsom i fråga om kurvradie, lutningar, skenvikt, syllars dimensioner, ballastens krönbredd och djup, banvallens krönbredd m. m., hvarförutom föreskrifter pläga lämnas om järnvägens utrustning i vissa hänseenden, som särskildt för militära ändamål äro af betydelse. Det är tydligt att till följd af frånvaron af allmängiltiga bestämmelser rörande byggande af järnväg de fordringar, som för sådant fall uppställts, varit ganska olika, ty, ehuru fastställandet af dessa fordringar alltid

föregåtts af en sakkunnig pröfning, lärer icke kunna undvikas, att, särskildt vid personalförändringar, meningarna växla om hvad i berörda hänseende är det rätta. Visserligen torde såsom regel kunna sägas, att våra banor motsvara de kraf, trafiksäkerheten skäligen bör å dem ställa. Af 50 under de senare åren till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmälda olyckhändelser eller missförhållanden å enskilda järnvägar har endast ett fåtal något samband med banans beskaffenhet. I fyra fall skedde urspårning vid passerande af växel; och ansågs orsaken i ett af dessa fall vara, att växelkurvan varit något för vid, och i de öfriga, att växeltungan icke slutit fullt till, beroende i ett fall därpå, att de använda växlarna, hvilka voro af gammal typ, varit slappa och veka. I två fall hade tåg urspårat vid passeraade af skarfförbindningen mellan ny och gammal räls; i det ena fallet hade urspårningen antagligen föranledts af en »svacka», uppkommen alldeles intill skarfförbindningen; i det andra tvifvelsutan af bristfällig uppkilning af de »spetsskenor», som under pågående rälsutbyte användts till provisoriskt förbindande af den gamla och den nya skensträngen. I ett fall — å Djursholmsbanan — skedde urspårning på grund af järnvägsbankens sjunkning. I två fall skedde urspårning därigenom, att stenar i bergskärningar nedfallit i spåret. I några fall hafva vid ovanligt stark nederbörd vattenafloppen befunnits icke vara fullt tillräckliga. Vid undersökning, verkställd af vederbörande distriktschef i anledning af en svårare tågurspårning, som den 8 oktober 1903 inträffade å Dala—Ockelbo —Norrsundets järnväg och därvid en bromsare dödades, anmärktes visserligen, att ballastkrönet flerstädes företedde för ringa bredd för att bereda fullt stadigt underlag och stöd för sylländarna och att å en sträcka af järnvägen, hvilken dock ej var den, hvarå olyckan inträffat, spåret låg mindre väl, ehuru ingalunda i den grad, att det kunde anses trafikvådligt, och att detta till stor del berodde därpå, att den svaga ballasten icke vore i stånd att motstå där framgående, tämligen starka och tunga trafik. Såväl distriktschefen som två andra, af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för besiktning å järnvägens rullande materiel utsedda personer kommo emellertid till den bestämda öfvertygelsen, att olyckan ej berott på något fel i banan utan att orsaken borde sökas i den rullande materielens beskaf-

fenhet. Ett par missöden, då vid Djursholmsbanans hållplats å Engelbrektsgatan vagnar råkat i drift, synas, åtminstone i viss mån, få tillskrifvas olämpliga lutningsförhållanden vid nämnda hållplats.

De nu anförda förhållandena torde utgöra stöd för riktigheten af påståendet här ofvan, att banornas beskaffenhet i allmänhet är god, om än uteblifvandet af större olyckor icke utgör något absolut bevis därför. Emellertid kan frånvaron af enhetliga bestämmelser uti ifrågavarande hänseende allraminst för järnvägsbyggaren själf vara tillfredsställande; för honom är det af stor betydelse att på förhand veta de fordringar, som ställas på byggnadsföretaget, och därefter rätta sina beräkningar, och äfven för det allmänna kunna dylika bestämmelser icke vara annat än till gagn. Kommittén har därför utarbetat förslag till dylika föreskrifter. Dessa synas kommittén vara af beskaffenhet att böra upptagas i en af Konungen utfärdad förordning, alldenstund någon sannolikhet för att desamma skola vara underkastade ofta återkommande förändringar icke torde föreligga. Hvad som nu i fråga om banans beskaffenhet befinnes vara för trafiksäkerheten betryggande lärer nämligen under en ganska lång tid framåt få anses vara tillfyllest. Därtill kommer, att hithörande bestämmelser, med iakttagande af en viss gruppering af järnvägarna, äga en mera allmängiltig karaktär. Föreskrifterna i fråga äro upptagna i kommitténs förslag till *förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg för allmän trafik.*

På sätt kommittén ofvan erinrat, hafva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen den 21 juni 1905 utfärdat ett cirkulär angående enskilda järnvägars rullande materiel, upptagande hufvudsakligast tekniska bestämmelser rörande beskaffenheten af nyanskaffad rullande materiel vid enskilda järnvägar. Om än utvecklingen kan komma att kräfva någon ändring i bestämmelser af ifrågavarande slag, torde dock behofvet däraf icke synnerligen ofta förekomma; utan synas kommittén jämväl de flesta af dessa bestämmelser vara af den allmängiltiga och bestående beskaffenhet, att de, med tillämpning af hvad kommittén uti ifrågavarande hänseende ofvan yttrat, böra upptagas i en af Konungen utfärdad författning. Kommittén har fördenskull uppgjort förslag till *förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik.*

Den tredje stora grupp af bestämmelser, som varit upptagen i tjänstgöringsreglementet, är den, som afser anordnande af driften. Dessa bestämmelser, utgörande signal- och säkerhetsordningar, innehållas i reglementets andra och tredje kapitel.

Huruvida detta slag af stadganden äfven lämpar sig att blifva föremål för Konungens pröfning, därom torde måhända en något större tvekan kunna råda. Det kan nämligen synas, som om med järnvägsväsendets utveckling behof af nya signaler skulle uppstå, att ökad trafikintensitet och ökad tåghastighet skulle nödvändiggöra ökade säkerhetsåtgärder. Kommittén vill emellertid härvid erinra, att de signal- och säkerhetsordningar vid statens järnvägar, som för närvarande och intill den 1 oktober 1907 gälla, varit i kraft under trettio år och att motsvarande bestämmelser för de enskilda järnvägarna ägt bestånd under nästan lika lång tid. Visserligen hafva partiella förändringar vidtagits och vid sidan af reglementet har nog äfven utbildat sig en af de faktiska förhållandena framtvingad praxis, hvilken delvis stått i strid med reglementets bestämmelser, delvis föranledts däraf, att erforderliga bestämmelser saknats i reglementet. Härigenom har emellertid en rik erfarenhet vunnits, särskildt vid statens järnvägar under deras femtioåriga tillvaro; och då nu järnvägsstyrelsen, efter fleråriga förarbeten, fastställt ny signalordning och ny säkerhetsordning för statens järnvägar, har styrelsen förvisso tillgodogjort sig denna erfarenhet och stadgandena förty anpassats efter de praktiska förhållandenas kraf. Det torde följaktligen kunna med stor sannolikhet antagas, att nämnda signal- och säkerhetsordningar, hvilka för öfrigt i sina hufvuddrag öfverensstämma med de förut gällande, skola för en längre framtid fylla sitt ändamål. Att de bestämmelser, som sålunda gälla vid statens järnvägar, i stort sedt kunna och äfven böra tillämpas å de enskilda järnvägarna, synes kommittén obestridligt. Det är ju samma faktiska förhållanden, som skola ordnas, och fördelarna af att för hela landets järnvägsnät uti ifrågavarande hänseende hafva likartade bestämmelser, torde vara påtagliga. Naturligtvis kunna modifikationer i vissa fall blifva erforderliga, då det gäller att lagstifta för de enskilda järnvägarna, beroende på ringare trafik m. m., hvarför en del stadganden, som gälla för statens järnvägar, måste uteslutas eller ersättas

med andra i fråga om de enskilda järnvägarna, likasom möjlighet bör beredas att medgifva undantag från vissa bestämmelser, hvilka ansetts kunna i regel gälla äfven för dessa senare. Med iakttagande häraf har det synts kommittén, att de nya signal- och säkerhetsordningarna vid statens järnvägar skulle, med några smärre undantag, kunna fastställas jämväl för de enskilda järnvägarna, och har kommittén, med hänsyn till hvad kommittén ofvan yttrat rörande nämnda författningar, funnit hinder icke böra möta, att hithörande bestämmelser, hvad de enskilda järnvägarna angår, upptoges uti en af Konungen utfärdad förordning. Då en sådan anordning jämväl skulle stå i öfverensstämmelse med hvad kommittén föreslagit i fråga om banan och rullande materielen, har kommittén ansett sig böra förorda densamma. Med hänsyn till det nära samband, hvari bestämmelserna i nuvarande andra och tredje kapitlen stå till hvarandra, har kommittén därvid föreslagit deras upptagande i en gemensam *förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik.*

En för trafiksäkerhetens betryggande synnerligen viktig, med anordnande af driften sammanhängande omständighet är, att de personer, i hvilkas hand ombesörjandet af trafiken är lagdt, äro fullt kompetenta att sköta en hvar sin befattning. Några allmänna, för personalen vid de enskilda järnvägarna gällande bestämmelser angående kompetens finnas icke för närvarande. Hvad lokomotivpersonalen angår, har frågan därom varit föremål för Riksdagens behandling, och redogör kommittén här nedan närmare för hvad därvid förekommit. Det synes emellertid kommittén, att det icke endast är å nämnda del af järnvägspersonalen, som särskilda kompetensfordringar behöfva ställas; äfven andra befattningar finnas, för hvilka behofvet däraf är lika påtagligt, och kommittén håller till och med före, att vissa villkor böra uppställas för rätt att utöfva järnvägsbefattning, af hvilket slag den än må vara. Det är visserligen sant, att en del befattningar icke kan sägas hafva någon egentlig betydelse för trafiksäkerheten, men, i betraktande af den för allmänheten så betydelsefulla beskaffenheten af flertalet befattningar, har det synts kommittén böra ligga i det allmännas intresse, att bestämmelser meddelades, hvilka hindrade upptagandet i järnvägsmannakåren af mindre goda element. Af icke mindre

vikt är, att vid hvarje enskild järnväg finnas sådana befattningar, hvilka för järnvägsdriftens behöriga skötande anses erforderliga. Af dessa anledningar har kommittén uppgjort förslag till *förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikafdelningarna vid enskild järnväg för allmän trafik äfvensom kompetensvillkor för befattningar vid dylik järnväg.*

För en grupp af bestämmelser, som afser driften, nämligen sådana, som behandla förhållandena i fråga om järnvägs och vägs korsning, har kommittén uppgjort ett särskildt förslag till *lag angående korsning af enskild järnväg för allmän trafik och väg.* Anledningen till att kommittén utbrutit dessa bestämmelser från den allmänna driftförordningen och upptagit desamma i en lag har kommittén närmare angifvit i motiven till nämnda lagförslag.

Vidare har kommittén i enlighet med sitt uppdrag utarbetat förslag till *förordning angående kontroll öfver enskild järnväg för allmän trafik.* Att hithörande stadganden böra utfärdas af Konungen, synes kommittén tydligt; de bestämmelser uti ifrågavarande hänseende, som för närvarande äro utfärdade och för hvilka kommittén redogör i motiven till sistnämnda förslag, äro meddelade af Konungen.

Slutligen har kommittén uppgjort förslag till en *kungl. kungörelse angående skyldighet för enskild järnväg för allmän trafik att till offentlig myndighet aflämna vissa handlingar och uppgifter.*

I de af kommittén framlagda förslagen äro, utom annat, samtliga de ämnen behandlade, hvilka utgöra föremål för stadganden i nuvarande tjänstgöringsreglementet med undantag af vissa i dess första kapitel förekommande. Dessa äro upptagna i 3 §, som handlar om förhållandet mellan förman och underlydande, 4 § angående skyldighet för viss personal att uppgifva sin adress, 8 § angående i vagnar kvarglömda effekter, 9 §, som innehåller förbud för personalen att aflägsna sig från tjänstgöring utan förut erhållen tjänstledighet och i öfrigt handlar om förfarandet vid tjänstledighet, 10 § angående personalens förhållande gent emot allmänheten, och 11 §, som innehåller vissa ordningsföreskrifter för personalen. Bestämmelser af ifrågavarande slag har kommittén ansett lämpligen kunna och böra meddelas af vederbörande järnvägsförvaltning.

Förslag

till

Lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik

jämte

motiv, historik m. m.

Historik.

Skyldighet att söka tillstånd till anläggande af järnväg.

I skrifvelse till Konungen den 18 november 1854 förklarade Rikets Ständer, med instämmande uti en af Kungl. Maj:t gjord framställning i fråga om statens medverkan till järnvägsanläggningars utförande, att det väl borde få ankomma på den enskilda industrien och företagsamheten i landet att företaga och utföra smärre järnbanor, hvilka för kommunikationsbehof af mindre utsträckning erfordrades, men att ingen sådan bana, som kunde hänföras under egenskapen af allmän väg, skulle kunna sättas i verket, innan Kungl. Maj:t, efter skedd anmälan om banans riktning och beskaffenhet, därtill lämnat tillåtelse. Härigenom torde vara uttryckligen fastslaget, att tillstånd till anläggning af järnväg, afsedd att upplåtas för allmän trafik, skall hafva förvärfvats, innan densamma bringas till utförande.

Rätt att meddela dylikt tillstånd.

Under de gångna åren har Kungl. Maj:t städse ensam utöfvat rätten att meddela dylikt tillstånd; och Riksdagen, som under 1850- och 1860-talen utöfvade ett afsevärdt inflytande i fråga om hvilka enskilda järnvägsföretag borde komma till stånd genom att bevilja understöd och expropriationsrätt för hvarje särskild järnväg, har sedermera endast undantagsvis direkt ingripit härutinnan. Kungl. Maj:t har nämligen med stöd af gällande författning angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof meddelat tillstånd till expropriation af mark för järnvägsanläggningar, och Riksdagen har allt från år 1872 för ett år i sänder gifvit Kungl. Maj:t generellt bemyndigande att upplåta kronan tillhörig jord, som för järnvägsanläggning erfordras, likasom Riksdagen ock hvart femte år från och med 1871 ställt visst belopp till Kungl. Maj:ts förfogande under påföljande femårsperiod för understödjande medelst lån af nya, ännu ej påbörjade järnvägsanläggningar.

I syfte att begränsa den af Kungl. Maj:t utöfvade rätten att meddela tillstånd till järnvägs utförande väcktes vid 1886 års riksdag inom andra kammaren motion om införande i 60 § regeringsformen af den bestämmelsen, att Konungen icke annorlunda än i enlighet med lag, stiftad på sätt i 87 § regeringsformen sägs, skulle äga meddela koncessioner å anläggningar af järnvägar. Konstitutionsutskottet afstyrkte motionen på den grund att en dylik föreskrift, om den öfver hufvud kunde anses lämplig eller, så länge förordningen angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof den 14 april 1866 vore gällande, behöflig, icke borde införas i grundlagen utan i samband med antagande af fullständig lag i ämnet, emedan i annat fall någon anläggning af enskild järnväg icke kunde äga rum, innan Konung och Riksdag kommit öfver ens om sådan lags innehåll. Motionen blef ock af Riksdagen afslagen.

Vid 1890 års riksdag förnyades motionen allenast med den ändring, att meddelandet af koncessioner skulle få ske endast »i enlighet med uti lag eller författning fastställda grunder». Äfven denna gång blef motionen afslagen af Riksdagen, efter det densamma afstyrkts af konstitutionsutskottet, som fann stadgandet hvarken behöfligt eller lämpligt, enär, å ena sidan, vore uppenbart, att Konungen vid meddelande af koncessioner, äfven utan den föreslagna bestämmelsen i grundlagen, alltid måste iakttaga de i gällande lag och författning fastställda grunder, samt, å andra sidan, den rätt Konungen ägde uti förevarande afseende icke genom den åsyftade bestämmelsen komme att på något sätt begränsas, då samma bestämmelse ej syntes innebära någon inskränkning af den lagstiftningsmakt, som på grund af 89 § regeringsformen tillkomme Konungen.

I vissa fall har dock Riksdagen förbehållit sig att utöfva inflytande å det enskilda järnvägsbyggandet i landet. Uti skrifvelse den 19 april 1893 har nämligen Riksdagen, med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende hvarje järnväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län måste anses äga, anhållit att, innan koncession meddelades å järnväg inom nämnda län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lämnas tillfälle att yttra sig i frågan. Till stöd för denna sin anhållan anförde Riksdagen, bland annat, följande.

»Norrbottens län inrymmer stora, ännu blott delvis tillgodogjorda tillgångar, och i den mån man nalkas kusten, ökas odlingen och befolkningen, men inom de nordligaste eller högre belägna trakterna af länet kan en järnväg icke tänkas äga samma egenskap af allmännyttigt företag, som en sådan anläggning äger i andra mera befolkade landsdelar. Vidare måste i betraktande af länets belägenhet till Norge och Finland hvarje järnväg, som afser att förbinda länet med utlandet eller utgör del af sådan förbindelsebana och således är af mer än lokal beskaffenhet, erhålla en särskild politisk och strategisk betydelse. I händelse af ett fientligt infall kunde en sådan bana tjäna att befordra fiendens framträngande eller åtminstone att uppehålla den inryckande fientliga styrkans förbindelse med dess hemland eller med hafvet. I anseende till den ringa odlingsbarheten inom vissa delar af länet finnes föga utsikt därför, att en längre järnbana skulle kunna bringas till stånd hufvudsakligen genom bidrag af kommuner. Om en sådan bana ej bygges af staten, kan med större sannolikhet antagas, att medel till dess åstadkommande skulle, såsom äfven i ansökningen om koncession å järnvägen Luossavaara—norska gränsen uppgifves, kunna erhållas endast genom tillskott från affärsmän å andra orter. Vid sådant förhållande är att befara, att de aktier och obligationer, hvilka representera de i banan nedlagda penningarna, kunde samlas utomlands på sådant håll, att de faror, järnvägen kan medföra komme att ökas.»

Vid 1902 års riksdag väcktes vidare motioner därom, att, innan koncession meddelades å gränsbana inom riket, afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande järnvägsnät, Riksdagen måtte lämnas tillfälle att yttra sig i frågan, och androgo motionärerna till stöd härför hufvudsakligen följande.

Uti skrifvelse den 19 april 1893 hade Riksdagen anhållit, att, innan koncession meddelades å järnväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lämnas tillfälle att yttra sig i frågan. Såsom motiv för detta beslut hade anförts, bland annat, hurusom Norrbottens egenskap af gränsprovins medförde en alldeles särskild betydelse för järnvägsanläggningar därstädes; och hade Riksdagen i öfrigt sökt förebygga en då ifrågaställd gränsbanas åstadkommande genom »tillskott från affärsmän å andra orter». Vid ett föregående tillfälle, nämligen år 1884, hade

Riksdagen såsom villkor för understöd till en järnväg i samma län bestämt, att Riksdagen skulle få tillfälle yttra sig, i händelse banan blefve fortsatt till finska gränsen. Det torde med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke de uttalanden, som Riksdagen sålunda gjort i afseende å järnvägsanläggningar i Norrbotten, borde anses äga sin tillämpning å alla de järnvägsföretag, hvilka vore afsedda att såsom gränsbanor ställas i direkt förbindelse med främmande trafiknät. Genom att Riksdagen finge tillfälle att yttra sig i sådana frågor, skulle dels dessa erhålla en mera allsidig pröfning, än hvad nu vore fallet, då de ofta framdrefves af ortsintressen, dels ock våra gränsförbindelser på ett systematiskt sätt kunna ordnas. De platsmyndigheter, hvilka hade att i första hand yttra sig öfver sökta järnvägskoncessioner, såge ofta dessa förbindelser uteslutande ur lokal synpunkt, och omtanken att drifva fram en bygds intressen kunde verka förlamande på tillkomsten af större och viktigare förbindelselinjer. Hvad beträffade de utlåtanden, som vederbörande ämbetsverk afgåfve öfver sökta koncessioner, så vore dessa utlåtanden särskildt i tekniskt afseende ytterst fullständiga; men att äfven andra synpunkter än de, hvilka blefve föremål för ämbetsverkens yttrande, förtjänade afseende vid viktiga förbindelsers anordnande, framginge af chefens för civildepartementet skrifvelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 29 mars 1902 angående den sökta koncessionen på svenska sidan för järnvägslinjen från Orsa till Stöa och Elverum i Norge. Denna skrifvelse visade nödvändigheten af ett planmässigt anordnande af kommunikationerna, så att icke en ny förbindelseled verkade förstörande på ett flertal redan befintliga samt tvingade exporten att taga sig helt andra vägar. Den ofvan omförmälda gränsbanan skulle på ett ytterst kännbart sätt beröra de svenska handels- och exportförhållandena samt torde därför äfven böra underkastas en allsidig utredning, innan den komme till utförande. Och ehuru denna förbindelse uppbures af stora intressen — hufvudsakligast i Norge — så torde det dock förtjäna en allvarlig utredning, huruvida icke kommunikationerna å den svenska sidan kunde så anordnas, att de skogstillgångar, om hvilka här vore fråga, fortfarande kunde ledas öfver svensk exporthamn. För detta jämte andra ändamål hade af ett antal riksdagsmän år 1899 gjorts framställning till Kungl. Maj:t om undersökning af

en förbindelseled mellan Dalarnes skogsbygder och svenska västkusten. Utan att närmare ingå i granskning af möjligheterna för åstadkommande af en sådan trafikled, måste man dock erkänna dess stora betydelse för flera af västra Sveriges provinser, och i detta hänseende vore den vida öfverlägsen den nu föreslagna tvärbanan. Motionärerna ville dock ej söka förhindra någon trafikled, som vore nödvändig för tillgodoseende af berättigade kraf i kommunikationshänseende, utan endast påvisa vikten af en allsidig utredning rörande de fördelar och olägenheter, som trafikleden kunde medföra, när det gällde sådana järnvägar, hvilka såsom gränsbanor och i direkt anknytning med främmande järnvägsnät kunde draga vår trafik från inhemska vägar. De ömsesidiga handelsintressena mellan Sverige och Norge komme alltmer att utveckla vår samfärdsel öfver gränsen, och vikten af dessa förbindelser kräfde, att de anordnades på ett planmässigt sätt. Äfven kunde ifrågasättas, huruvida de icke borde byggas såsom statsbanor. Endast Riksdagen kunde afgöra detta, och i hvarje fall kunde så stora ekonomiska frågor endast vinna på att blifva föremål för Riksdagens uppmärksamhet.

Den af motionärerna sålunda gjorda framställning blef af Riksdagen bifallen; och anhöll i enlighet härmed Riksdagen uti skrifvelse den 8 maj 1902 att erhålla tillfälle att yttra sig, innan koncession meddelades å gränsbana inom riket, hvilken vore afsedd att ingå som förbindelseled i främmande järnvägsnät.

Formen för meddelande af tillstånd till anläggande af järnväg.

Den form, under hvilken tillstånd till järnvägsanläggnings utförande af Kungl. Maj:t meddelats, utgjordes under 1850- och 1860-talen af privilegium, oktroj eller fastställelse å uppgjord plan för anläggningen. Några utförligare bestämmelser för dessa äldre järnvägar utfärdades merendels icke af Kungl. Maj:t. Som emellertid för de flesta af dessa järnvägar beviljades understöd af statsmedel i någon form, meddelades i de Rikets Ständers eller Riksdagens skrifvelser, hvarigenom dylikt understöd medgafs, vissa villkor och förbehåll, som dock mindre afsågo att förbehålla staten kontroll öfver järnvägarna för framtiden än sättet för järnvägsbyggnadens utförande och garanti för återbetalning af lämnade lån.

Åren 1869—1870 började Kungl. Maj:ts tillstånd till anläggning af järnvägar meddelas i den form af koncession i egentlig bemärkelse, som allt sedermera bibehållits.

Innehållet i koncessionerna har dock under olika tider varit synnerligen växlande. Förslag hafva visserligen under 1870- och 1880-talen hos Kungl. Maj:t varit å bane att utfärda stadga rörande villkoren för meddelande af koncessioner men hafva icke ledt till något resultat.

År 1886 väcktes inom Riksdagens andra kammare motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till lag för meddelande af koncessioner åt enskilda att anlägga järnvägar. Uti det utlåtande, som med anledning af denna motion afgafs af ett kammarens tillfälliga utskott, anfördes, bland annat, följande.

»Den Konungen i praxis medgifna rätt att bevilja koncession åt enskilda att anlägga järnvägar kan ej härledas ur något särskildt, på laglig väg fattadt beslut. Snarare skulle denna rätt vara Konungen förmenad enligt ordalydelsen af 60 § regeringsformen, för så vidt man finge betrakta innehafvandet af en järnväg såsom ett monopol i grundlagens mening. Svårligen torde man dock kunna åt en järnväg rättsligen gifva denna egenskap, förrän någon förnekas tillåtelse att anlägga en, med en redan befintlig konkurrerande järnväg, och då nämnda förutsättning hos oss hittills saknats, torde en järnväg ej i rättslig mening kunna betraktas som monopol, äfven om den faktiskt taget i vårt land måste i de allra flesta fall erhålla en monopolieartad natur. Den af Konungen hittills utöfvade koncessionsrätten har framkallats af nödvändigheten. En järnvägs bringande till stånd kräfver nämligen upplåtelse af mark, och då en sådan upplåtelse ej kan vinnas, utan att Konungen på grund af expropriationslagens stadgande pröfvar sådant nödigt, kan han vid meddelandet af tillstånd till expropriation fastställa de villkor, under hvilka expropriationen får ske. Den 20 november 1845 gillade och antog Konungen det förslag till expropriationslag, som af Rikets Ständer föreslagits, och den 27 november s. å. utfärdade Kungl. Maj:t de närmare föreskrifter angående hithörande ärendens behandling, hvarom Rikets Ständer anhållit. Samtidigt med utfärdandet af sistnämnda kungörelse beviljade Kungl. Maj:t grefve A. E. von Rosen koncession på att anlägga Sveriges första järnväg, en koncession, hvilken likväl, som bekant, ej ledde till någon påföljd utan fick förfalla. De äldsta svenska järnvägskoncessionerna, såsom den för Köping—Hults järnväg t. ex., utfärdades af Kungl.

Maj:t i förening med bolagsordningarna under benämningen privilegium, men efter det järnvägsbyggandet begynt utöfvas i större omfattning, infördes bruket att utfärda särskilda koncessioner oberoende af bolagsordningarna.»

Efter omnämnande af 1854 års riksdags ofvan omförmälda uttalande i ämnet fortsätter utskottet: »Detta uttalande från Riksdagens sida innebär dock ej, att Kungl. Maj:ts tillstånd allena också skulle vara tillräckligt. Detta framgår tydligen af två Riksdagens skrifvelser åren 1860 och 1863, i hvilka skrifvelser Riksdagen uttryckligen och formligen meddelar expropriationsrätt åt den mängd enskilda järnvägar, som finnas omnämnda i dessa två skrifvelser. Den 14 april 1866 utfärdades ny expropriationslag af Konungen och Rikets Ständer gemensamt. Denna lag stadgar i sin 1 §, att, där Konungen pröfvar nödigt, må expropriation få äga rum för broar, vägar, gator torg, sjösänkningar o. s. v. och för andra dylika allmänna behof. Ur detta stadgande kan dock svårligen härledas någon rätt för enskilda att till deras uteslutande förfogande erhålla koncession å järnväg. Den expropriationsrätt, som Kungl. Maj:t enligt 1866 års expropriationslag äger medgifva, sträcker sig ej heller längre än till 'jord eller lägenhet, som enskild man, menighet eller inrättning tillhörer'. 1871 års riksdag tilldelade Kungl. Maj:t i sammanhang med anvisande af medel till understöd åt enskilda järnvägsanläggningar ett bemydigande att, när så befunnes lämpligt, åt de järnvägar, som fingo understöd af statsmedel, bevilja fri upplåtelse af odisponerad kronojord, stenbrott och grustag, men af all annan kronojord allenast mot ersättning enligt expropriationsförordningen. Till 1872 års riksdag gjorde Kungl. Maj:t framställning om ett generellt bemyndigande för Kungl. Maj:t att tilldela enskilda järnvägsbolag dylika förmåner, men denna framställning godkändes ej, utan begränsades bemyndigandet genom Riksdagens beslut till de järnvägskoncessioner, som kunde ifrågakomma under tiden till påföljande riksdag. Sedermera har Kungl. Maj:t till hvarje påföljande riksdag gjort med sistnämnda beslut öfverensstämmande framställningar, och desamma hafva också af hvarje riksdag år från år oförändrade bifallits. Häraf framgår, att för närvarande koncessioner för järnvägar förutsätta en samverkan mellan båda statsmakterna, enär näppeligen låter tänka sig, att en

järnväg skulle kunna anläggas, utan att för det ändamålet vore nödigt på något ställe erhålla upplåtelse af kronans mark, hvarförutom, åtminstone då större företag äro i fråga, anslag af allmänna medel torde vara behöfliga, hvadan så beskaffade ärenden alltid, åtminstone i alla viktiga fall, komma att blifva Riksdagen meddelade. Det är visserligen sant, att faktiskt taget hafva under senaste 20 år villkoren för järnvägars anläggande varit beroende allenast af ena statsmakten, men att så varit förhållandet, det har berott på ett årligt upprepadt medgifvande af Riksdagen. Genom att för något år underlåta att göra ett sådant medgifvande kan Riksdagen alltså åt sig bereda utväg att deltaga i uppställandet af villkoren för beviljande af koncession å de järnvägsföretag, hvarom hos Kungl. Maj:t göres anhållan. Det är i detta nu rådande förhållande som motionären vill åstadkomma ändring genom att en gång för alla i en särskild författning fastställa bestämmelserna för meddelandet af järnvägskoncessioner. Frågan härom är hos oss icke alldeles ny. 'Med anledning däraf, ett ej mindre kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen än ock styrelsen för statens järnvägstrafik i afgifna utlåtanden fäst uppmärksamheten på det önskliga däruti, att vissa allmänt gällande bestämmelser blefve stadgade såsom villkor för att underdåniga ansökningar om järnvägskoncession må varda till pröfning upptagna och vinna bifall', fann nämligen Kungl. Maj:t för godt att i bref af den 23 augusti 1876 anbefalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 'att med fullständigt förslag i ärendet till Kungl. Maj:t inkomma.' Den 30 december samma år afgaf sistnämnda styrelse utlåtande i ämnet, hvarefter detsamma den 13 påföljande januari remitterades till styrelsen för statens järnvägsbyggnader, hvarifrån dock något utlåtande ännu ej afgifvits, hvadan man kan hafva anledning antaga, att frågan fått hos regeringen förfalla. Med afseende å det sätt, hvarpå koncessioner för järnvägsanläggningar hittills meddelats, hafva med jämförelsevis få undantag koncessionsvillkoren år efter annat så småningom till antalet ökats och därjämte gjorts allt strängare, i afsikt att alltmer tillgodose det allmännas behof. En märklig växling i dessa villkor har emellertid ägt rum, särskildt med hänsyn till statens rätt att inlösa de koncessionerade järnvägarna, och de för denna rätts utöfning fastställda bestämmelserna . . . .

Förutom olägenheten af från hvarandra betydligt afvikande villkor för statens rätt till inlösen af koncessionerade järnvägar, har utskottet ej kunnat undgå att finna andra med saknaden af lagliga allmänna bestämmelser för de viktigaste koncessionsvillkoren förenade olägenheter. Till sådana viktiga bestämmelser äro att räkna: hvad som rörer utlänningars rätt att erhålla koncession, aktiekapitalets förhållande till anläggningskostnaden, garantierna för arbetets fullbordan, förfaringssättet vid ett järnvägsbolags bristande förmåga att fullgöra sina förbindelser, stadganden till förekommande af afbrott i trafiken, om bolaget med sina medel ej kan upprätthålla densamma, samtrafik och taxor. Hittills hafva visserligen olägenheterna af att Riksdagen ej deltagit i bestämmandet af koncessionsvillkoren för enskilda järnvägar i förenämnda hänseenden hvarken varit så särdeles många eller betydelsefulla, men exempel saknas dock ej på att en för landet gynnsammare utgång med all sannolikhet bort vid koncessionens beviljande kunnat vinnas, om vid riksdagen fleres erfarenhet fått göra sig gällande vid pröfningen af koncessionsvillkoren. Till stöd för denna uppfattning torde från senare tid endast behöfva anföras den koncession, som på grund af beslut den 8 december 1882 beviljades Luleå—Ofoten-banan. Någon olägenhet af att låta Riksdagen deltaga i bestämmandet af koncessionsvillkoren torde knappast vara att befara, äfven för det fall att hvarje koncession skulle föreläggas till Riksdagens pröfning, ty med årligen sammanträdande riksdagar kan dröjsmålet med koncessionens beviljande i värsta fall ej blifva mycket öfver 8 månader. Hade t. ex. i det ofvan anförda fallet beslutet uppskjutits en eller annan månad, så hade Riksdagen haft tillfälle att yttra sig i frågan, och måhända hade den då fått en bättre utgång. Den enda utväg Riksdagen nu har till sitt förfogande för att kunna inverka på besluten om koncessioner för järnvägsanläggningar, för den händelse en sådan koncession ej skulle vara för landet fördelaktig, är Riksdagens på 77 § regeringsformen grundade makt att bevilja eller icke bevilja upplåtande af kronans mark för järnvägars behof. Att, såsom hittills skett, år efter år åt Kungl. Maj:t öfverlåta en oinskränkt utöfning af denna Riksdagens makt innebär faktiskt ett afstående af Riksdagens inflytande på tillkomsten af och bestämningsrätten öfver de enskilda järnvägsföretagen, ett afstående

af inflytande, som, om det kommer att fortfara, måhända någon gång i framtiden kan blifva för landets väl och ve ödesdigert. Ett Riksdagens större inflytande på behandlingen af dessa frågor kan därför ej enligt utskottets förmenande vara annat än önskvärdt, och kan detta önskemål vinnas genom stiftandet af en lag för meddelandet af koncessioner åt enskilde att anlägga järnvägar, på sätt motionären föreslagit, så vill det synas utskottet, som detta förslag vore förtjänt af att vinna Riksdagens bifall. Att vid stiftandet af en sådan lag några synnerliga svårigheter ej böra möta, synes utskottet vara uppenbart däraf, att man nästan öfverallt i utlandet lyckats genomföra en sådan lagstiftning.»

På grund af hvad sålunda och i öfrigt anförts hemställde utskottet, att Riksdagen måtte till Kungl. Maj:t aflåta en skrifvelse af det innehåll, som i motionen föreslagits. Denna hemställan blef emellertid af kammaren afslagen, och hade frågan sålunda förfallit.

Författningar rörande de enskilda järnvägarna.

Då kommittén vid fullgörande af det åt densamma lämnade uppdrag emellertid af skäl, som längre fram anföras, funnit sig böra afgifva förslag till lag om koncession å enskilda järnvägsanläggningar, hvilket förslag till stor del utgör en sammanställning af de bestämmelser, hvilka förekomma i de å senare tider meddelade koncessionsresolutioner, har kommittén ansett lämpligt att redogöra för dessa koncessionsresolutioners hufvudsakliga innehåll. Innan kommittén lämnar en sådan redogörelse, vill emellertid kommittén angifva innehållet i några af Konungen utfärdade författningar rörande enskilda järnvägar.

Den 21 oktober 1864 utfärdades kungörelse angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar. I denna kungörelse, hvilken afser sådana, enskilda bolag tillhöriga järnvägar, å hvilka transport af passagerare och gods verkställes medelst ångkraft, stadgades att, innan dylik järnväg finge upplåtas för allmän trafik, reglemente skulle vara upprättadt angående de säkerhetsåtgärder och försiktighetsmått, som borde iakttagas i afseende å banbyggnadens underhåll, dess tillsyn och bevakning, bantågens ordnande och

sammansättning, vagnslasternas tyngd i förhållande till vagnaxlarnas och fjädrarnas styrka, materielens profning och reviderande, bantågens farhastighet samt spårväxlars, vägöfvergångars och signalers skötsel och vård, jämte öfriga, för trafikens regelmässiga och ordentliga bedrifvande nödiga bestämmelser, äfvensom angående efterlefnaden af särskild instruktion för banbetjäningen och tågpersonalen. Förslag till dylikt reglemente skulle, äfven för de till begagnande redan upplåtna järnvägarna, af den enskilda järnbanans direktion uppgöras med ledning af de för statens järnvägar i nämnda hänseenden gällande föreskrifter, men med iakttagande af de förändringar, som kunde föranledas af en banas särskilda byggnadssätt, samt öfverlämnas till Kungl. Maj:ts pröfning. I afseende å sådana till statens järnvägar ledande bibanor, som med dem ägde olika spårvidd, men vid anslutningspunkten hade med statsbana gemensam station, meddelades för vissa fall styrelsen för statens järnvägstrafik och för andra fall styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader rätt att efter samråd med direktionen för den enskilda banan bestämma alla de anordningar å anslutningsstationen, som erfordrades för bibanans inledande samt för omflyttning af passagerare och gods från den ena banans vagnar till den andras, dock med rätt för Kungl. Maj:t att i händelse af tvist afgöra frågan. Beträffande de med svagare öfverbyggnad men med egen rörelsemateriel försedda bibanor, som hafva lika spårvidd med stambanorna, hafva i kungörelsen meddelats åtskilliga föreskrifter rörande såväl konstruktionen af bibanans rullande materiel som ock anordningar vid banan i syfte att möjliggöra införande af bibanornas materiel å stambanorna samt af statens vagnar å bibanorna; och skall i samma syfte styrelsen för statens järnvägstrafik äga att utöfva tillsyn och kontroll däröfver, att såväl själfva bibanan som de till densamma hörande vagnar underhållas i behörigt skick, med rätt för denna styrelse att, i händelse af uraktlåtenhet därutinnan, meddela förbud, i förra fallet mot begagnande af statens vagnar å bibanan, och i senare fallet af bibanans vagnar å stambanorna. Å de bibanor med samma spårvidd som statens järnvägar, å hvilka trafiken handhafves med statens materiel, skall styrelsen för statens järnvägstrafik äga att meddela nödiga föreskrifter i afseende å banans underhåll, tillsyn och bevakning. Slutligen lämnas vissa föreskrifter

i fråga om ömsesidig redovisning och ansvarighet för i samtrafik mellan statsbanorna och med dem förenade bibanor uppburna medel.

Genom kungörelse den 11 december 1874 gjordes vissa ändringar i de sålunda meddelade bestämmelserna. Det i 1864 års kungörelse omförmälda reglemente, hvilket skulle benämnas tjänstgöringsreglemente, skulle nämligen för framtiden fastställas af styrelsen för statens järnvägstrafik. Därjämte föreskrefs att, innan järnväg finge upplåtas för allmän rörelse, trafikreglemente skulle vara af Kungl. Maj:t fastställdt, innehållande bestämmelser om villkoren för passagerares och deras reseffekters befordran samt transport af gods, om järnvägsägarens ansvarighet för gods, som under transport skadades eller förkomme, om sättet för afgörande af stridigheter mellan trafikanter och järnvägsbetjäningen med flera sådana ämnen, som omhandlas i reglementet för trafiken å statens järnvägar den 4 april 1862.

Den 11 december 1874 utfärdades jämväl kungörelse angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik. Uti densamma föreskrifves, att enskild järnväg, hvarå afses att medelst ångkraft fortskaffa personer eller gods, icke må upplåtas för allmän rörelse, förrän tillstånd därtill meddelats i den ordning kungörelsen stadgar. I kungörelsen skiljes mellan *afsyning*, som verkställes sedan järnvägsanläggningen anmälts vara fullbordad och som afser att utröna, huruvida anläggningen jämte därtill hörande inrättningar och rullande materiel är i allo öfverensstämmande med fastställd plan och öfriga meddelade föreskrifter, samt *besiktning*, som hålles, då det ifrågasättes att för allmän rörelse upplåta järnväg eller del däraf, innan anläggningen i sin helhet blifvit så fullbordad, att den kan anmälas till afsyning, och därvid allenast skall utrönas, huruvida trafik å banan eller bandelen kan utan fara för personer eller gods bedrifvas; dock med skyldighet för förrättningsmännen att jämväl göra sig underrättade, om taxa å afgifter för järnvägens begagnande samt trafik- och tjänstgöringsreglementen äro behörigen fastställda. Såväl afsyning som besiktning skall skriftligen begäras hos den af Kungl. Maj:t eller styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader till öfvervakande af järnvägsanläggningen förordnade ingenjör och verkställes på föranstaltande af nämnda styrelse af tre

personer, nämligen dels bemälde ingenjör dels ock två af styrelsen för statens järnvägstrafik förordnade personer, af hvilka den ene skall vara kunnig uti anordning och skötsel af järnväg och därtill hörande inrättningar, hvarpå trafikens säkerhet beror, och den andre sakkunnig med afseende å den rullande materielen samt undersökningen och pröfningen af dess beskaffenhet och öfverensstämmelse med gällande föreskrifter. Vid afslutande af besiktnings- eller afsyningsförrättningen, hvilken sker på sökandens bekostnad, skall protokoll däröfver, jämväl innehållande förrättningsmännens utlåtande angående järnvägsanläggningens och därtill hörande inrättningars samt rullande materielens beskaffenhet, tillställas järnvägens ägare, äfvensom en kortfattad berättelse, huru förrättningen utfallit, omedelbart efter dennas afslutande af kontrollerande ingenjören afgifvas till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Därest vid *besiktning* förrättningsmännen för sin del funnit hinder icke böra möta för banans öppnande för trafik, eller de vid *afsyning* i allo godkänt järnvägsanläggningen med därtill hörande inrättningar och rullande materiel, må järnvägens ägare, med företeende af det vid förrättningen förda protokoll, anmäla sig hos nämnda styrelse till erhållande af trafiktillstånd eller afsyningsbetyg. Förekommer åter anmärkning, som af järnvägens ägare godkännes, äger han att, sedan de anmärkta felaktigheterna eller bristerna blifvit enligt föreskrift afhjälpta, anmäla sig till erhållande af ny besiktning eller afsyning, hvilken enligt styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader beprövande då verkställes antingen af kontrollerande ingenjören ensam eller ock af denne tillsammans med vare sig båda de personer styrelsen för statens järnvägstrafik har att förordna eller en af dem. I händelse af missnöje må järnvägens ägare hänskjuta framställd anmärkning till styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader pröfning och afgörande. Befinnes bana eller bandel kunna utan fara för personer eller gods upplåtas till allmän trafik, och finnas taxa för transporter samt trafik- och tjänstgöringsreglementen i behörig ordning fastställda, har sagda styrelse att meddela järnvägens ägare tillstånd att å banan eller bandelen öppna allmän trafik. I motsatt fall meddelas föreskrift om hvad som bör iakttagas, innan tillståndet kan erhållas. Därest, enligt inkommet protokoll öfver afsyningsförrättning, järn-

vägsanläggning med tillbehör finnes vara i fullständigt skick, har styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader jämväl att utfärda bevis därom medelst afsyningsbetyg men i annat fall att lämna de föreskrifter, som kunna af omständigheterna föranledas. Om meddelandet af trafiktillstånd eller afsyningsbetyg skall dessutom anmälan göras hos chefen för civildepartementet och hos Konungens befallningshafvande i länet. Slutligen stadgas i kungörelsen böter och skadestånd för banas eller bandels upplåtande för allmän trafik utan vederbörligt tillstånd.

I syfte att erhålla en fortgående kontroll öfver de redan fullbordade järnvägarnas underhåll och trafikens skötsel å dem föreslogs uti en vid 1875 års riksdag väckt motion, att Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om förordnande af lämpliga personer till de enskilda järnvägarnas kontrollerande samt om meddelande af närmare föreskrifter om sättet, hvarpå kontrollen skulle utöfvas, äfvensom att Riksdagen skulle anvisa ett årligt förslagsanslag för bestridande af därmed förenade kostnader. Sedan statsutskottet, dit denna motion hänvisades, förklarat sig väl anse den åsyftade kontrollen vara af nöden men antaga, att Kungl. Maj:t icke skulle underlåta att utan Riksdagens begäran vidtaga de åtgärder, som uti förevarande hänseende kunde vara för den trafikerande allmänhetens trygghet af behof påkallade, blef motionen i enlighet med utskottets hemställan af Riksdagen afslagen.

Efter det 1904 års riksdag genom den skrifvelse, som närmast torde föranledt förevarande kommittés tillsättande, anvisat visst belopp för möjliggörande af en verksam kontroll å de enskilda järnvägarnas rullande materiel, har Kungl. Maj:t den 31 december 1904 utfärdat kungörelse angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel att tills vidare lända till efterrättelse. Enligt denna kungörelse skall hvarje för allmän järnvägstrafik afsedt fordon, innan det tages i bruk, vara besiktigadt och godkändt. Dylik besiktning och godkännande i sammanhang med järnvägs upplåtande för trafik sker i enlighet med föreskrifterna i ofvanberörda kungörelse den 11 december 1874. Eljest verkställes besiktning, efter anmälan hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, af särskild besiktningsman, hvilken, då fråga är om järnväg med samma spårvidd som statens järnvägar, förordnas af järnvägsstyrelsen men i annat fall af

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som i båda fallen har att meddela beslut, huruvida materielen må tagas i bruk. Sättet för underhållandet af rullande materielen är underkastadt besiktning af en utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnad sakkunnig person, som äger föreskrifva viss tid, inom hvilken anmärkta brister skola vara afhjälpta, vid äfventyr att materielen ej därefter må i allmän traflk användas, eller ock förordna att felaktig materiel ej må vidare användas, förrän felaktigheterna afhjälpts. De närmare bestämmelserna såväl angående hvilka fordringar böra uppställas i afseende å nyanskaffad rullande materiel, och huru vid besiktning skall förfaras, som ock angående innehållet af besiktningsinstrument utfärdas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen gemensamt. (Cirkulär innehållande dylika bestämmelser har af nämnda styrelser den 21 juni 1905 utfärdats.) Berättelse rörande den rullande materielen skall årligen före mars månads början insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare stadgas om rätt för enskild järnvägs ägare att erhålla biträde för granskning af ritningar till rullande materiel och för öfvervakande af materiels tillverkning, om ersättning till besiktningsman och dylikt biträde samt om böter för användande af rullande materiel utan vunnet tillstånd eller mot meddeladt förbud.

Slutligen bör omnämnas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 15 maj 1897 och den 2 januari 1901 utfärdat cirkulär, innehållande föreskrifter rörande inspektioner å enskilda järnvägar samt angående arbetsplaner för enskilda järnvägsanläggningar.

Redogörelse för innehållet af koncessionsresolutioner, meddelade efter 1870.

Då kommittén härefter går att redogöra för de i de särskilda järnvägskoncessionerna förekommande bestämmelserna, anser kommittén det icke vara för ändamålet behöfligt att gå längre tillbaka i tiden än till början af 1870-talet, då koncessioner i egentlig mening först började meddelas, likasom kommittén ock lämnar å sido sådana speciella föreskrifter, som påkallats af säregna förhållanden beträffande någon viss järnvägsanläggning. Ej heller anser sig kommittén böra fästa afseende å de förändringar af hufvudsakligen formell beskaffenhet, som koncessionsvillkoren under tidernas lopp undergått.

Koncessionsinnehafvares rättigheter och förmåner:
a) *rätt att utföra järnvägsanläggningar;*

Koncession å järnvägsanläggning innebär rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg mellan vissa orter. Dylik rättighet — hvilken enligt stadgande, som med få undantag intagits i alla de sedan midten af 1870-talet och äfven i åtskilliga dessförinnan meddelade koncessionsresolutioner, icke får utan Kungl. Maj:ts tillstånd på annan öfverlåtas eller i hvarje fall icke öfverlåtas på annan än i resolutionen omförmäldt järnvägsaktiebolag (i ett fall äfven på namngifven kommun) eller, enligt föreskrift i några koncessioner från slutet af 1880-talet, på inländskt bolag, som för banans utförande bildats inom viss tid (4 mån.—2 år) efter koncessionens datum — har på senare tider och sedan lag, innefattande särskilda bestämmelser om järnvägsaktiebolag, den 5 mars 1897 utfärdats, i regel icke meddelats andra än enskilda svenska personer, kommuner eller järnvägsaktiebolag. Efter sistnämnda tid har dock i ett fåtal fall meddelats koncession å järnväg jämväl för annat bolag än järnvägsaktiebolag, något som dessförinnan icke sällan förekommit. Under en äldre tid, dock icke senare än år 1882, hafva äfven utländska personer undfått koncession å järnväg inom Sverige. Är järnvägen afsedd att utföras för elektrisk drift, har Kungl. Maj:t antingen i koncessionen meddelat tillstånd till utförande af den elektriska anläggning, som för banans trafikerande är erforderlig, och i samband därmed lämnat föreskrifter rörande nämnda anläggnings utförande eller ock förklarat frågan såväl om användande af dylik drifkraft som äfven om därför erforderliga anordningar skola framdeles, på särskild anmälan, underställas Kungl. Maj:ts pröfning.

De särskilda förmåner, som plägat medgifvas i koncessionsresolutionerna, utgöras af:

1:o) rättighet att i enlighet med gällande författning om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof inlösa och med full äganderätt besitta den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhöriga mark, som för järnvägens anläggning erfordras;

2:o) upplåtelse af den för anläggningen behöfliga, kronan tillhöriga jord;

3:o) tillstånd att begagna sådana, å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunna vara disponibla; samt

4:o) fridlysning af järnvägen med tillhörande inrättningar.

Utöfvandet af beviljad rättighet att expropriera erforderlig jord har i alla efter år 1880 meddelade koncessioner bundits vid fullgörande af visst villkor — bestämmelser i enahanda riktning hafva dock jämväl tidigare förekommit. Sålunda stadgas, att koncessionsinnehafvare icke äger begagna den honom tillerkända rätten att inlösa för järnvägsanläggningen erforderlig jord eller å sådan mark börja järnvägsarbetets utförande, förrän — såsom det heter i äldre koncessionsresolutioner — hos Kungl. Maj:t blifvit styrkt, på sätt Kungl. Maj:t kan godkänna, att koncessionsinnehafvaren förfogar öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt för järnvägsanläggningens fullbordande. Därvid har understundom jämväl utsatts viss tid, inom hvilken dylikt skulle hafva styrkts vid påföljd att koncessionen eljest skulle anses vara förverkad. Från år 1884 har detta villkor mildrats därhän, att koncessionsinnehafvaren allenast skall hos Kungl. Maj:t visa skälig anledning till antagande, att han är i stånd utföra järnvägsanläggningen, och någon viss tid för fullgörande af denna skyldighet bestämmes icke. b) *expropriationsrätt;*

Upplåtelse för järnvägsanläggning af kronan tillhörig jord har, i enlighet med Riksdagens allt sedan år 1872 årligen lämnade medgifvande, skett utan annan kostnad än att, hvad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför skolat lämnas i enlighet med hvad gällande expropriationslag i sådant hänseende stadgade. År 1904 ändrades och förtydligades villkoren för kronojords upplåtande, i det att Riksdagen då och äfven sedermera medgifvit, att upplåtelsen finge ske sålunda: c) *upplåtelse af kronojord;*

att jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning;

att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan godtgörelse än ersättning till vederbörande innehafvare för intrång i nyttjanderätten;

att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, hvilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den

återstående arrendetiden äfvensom för skada och intrång; samt

att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än hvad ofvan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själfva marken som för skada och intrång;

skolande ersättning i ofvannämnda fall bestämmas i den ordning förordningen angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof den 14 april 1866 stadgar.

d) nyttjanderätt till grustag m. m.; Tillståndet att för järnvägsanläggning begagna å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott samt grustäkter har, likaledes i enlighet med Riksdagens från och med år 1872 årligen lämnade medgifvande, städse afsett kostnadsfritt nyttjande. *)

e) fridlysning. Hvad slutligen angår fridlysning af järnväg, så har denna bestått däri, att järnvägen med tillhörande telegraf- och under en senare tid jämväl telefonledningar tillförsäkrats samma skydd, som jämlikt 19 kapitlet 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika, af staten utförda anläggningar.

Föreskrifter i afseende å järnvägs byggande: Bland de förbehåll och villkor, som koncessionsresolutionerna innehålla, märkes först bestämmelsen att järnvägsanläggningen skall utföras med viss spårvidd — vanligast förekommande äro 1435 mm. (normal spårvidd), 891 mm. och 600 mm. — samt i enlighet med plan, som antingen fastställes samtidigt med koncessionens beviljande eller ock, under tiden före 1879, förklarats skola framdeles eller inom viss tid (4—9 månader) efter meddelandet af koncessionen underställas Kungl. Maj:ts pröfning. I regel, särskildt under senare tider, fastställas endast plan- och profilritningar för järnvägen, men stundom äfven uttryckligen tillhörande beskrifning, detaljritningar samt kostnadsförslag; och plägar Kungl. Maj:t uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förse ritningarna med påskrift att desamma blifvit af Kungl. Maj:t, på sätt och under villkor i koncessionsresolutionen omför-

a) spårvidd:

b) plan;

---

*) Uti en år 1906 å en elektrisk spårväg meddelad koncession, som i öfrigt innehåller alla de bestämmelser, som bruka återfinnas i järnvägskoncessionerna, har uttryckligen förklarats, att koncessionen icke innefattar medgifvande för koncessionsinnehafvaren att framdraga spårvägen öfver kronan tillhörigt område; och inbegripes ej heller i densamma rätt att begagna å kronans ägor belägna sten- och grustäkter.

mälas, fastställda att lända till efterrättelse vid arbetets utförande.

I flera fall, då järnväg berört stads eller annat samhälles planlagda område äfvensom när särskilda omständigheter därtill gifvit anledning, har i koncessionsresolutionerna från fastställelse undantagits viss sträcka af järnvägen samt stadgats skyldighet för koncessionsinnehafvaren att — eventuellt sedan vederbörande lämnats tillfälle att i frågan sig yttra — till Kungl. Maj:t inkomma med förnyad framställning rörande fastställelse af plan för den sålunda undantagna sträckningen. I detta sammanhang torde förtjäna omnämnas, att Kungl. Maj:t vid beviljande år 1907 af koncession å en elektrisk järnväg från Sommarbo till Bo på Lidingön samt från Ropsten till en punkt på statsbanans spårsystem vid Värtan m. m., bland annat, föreskrifvit, att frågorna om upplåtande af den Stockholms stad tillhöriga mark, som för anläggningen vore behöflig, om rättighet att anordna järnvägstrafik inom Värtans hamnområde, om sättet och tidpunkten för järnvägsspårs utläggning därstädes samt om eventuell skyldighet för koncessionsinnehafvaren att flytta honom tillhöriga järnvägsspår samt hans öfriga anläggningar å Stockholms stads mark finge afgöras medelst öfverenskommelse mellan koncessionsinnehafvaren och staden, dock under iakttagande att, där sådan öfverenskommelse icke kunde bringas till stånd, koncessionsinnehafvaren skulle vara underkastad de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t förbehölle sig att för sådant fall efter anmälan meddela.

c) sträckning öfver kronojord;

Den generella fastställelsen af plan för järnvägen har dock enligt bestämmelse i koncessioner af yngre datum än år 1875 icke afsett järnvägens sträckning öfver eller utmed kronomark, i afseende hvarå Kungl. Maj:t förklarat, att, innan järnvägsarbetet finge på sådant område påbörjas, särskild fullständig plan och beskrifning öfver järnvägsanläggningen därstädes jämte uppgift å banan angränsande byggnader, verk och inrättningar skulle ingifvas till Kungl. Maj:t, som utan hinder af den meddelade stadfästelsen å planen då ville förordna om de afvikelser i järnvägens sträckning eller de ändringar i planen för öfrigt, som kunde finnas erforderliga för tillgodoseende af kronans rätt och fördel.

d) af järnvägen förorsakade hinder i trafikled m. m.;

Likaså har Kungl. Maj:t i koncessionerna uttryckligen stadgat, att fastställelsen af plan för järnvägsanläggning icke utgjorde hinder för pröfning i laga ordning af framdeles (i koncessioner före år 1892: under arbetets fortgång) möjligen uppkommande frågor angående omläggning af vägar, som järnbanan öfverginge, eller om vattenuppdämning å ägor eller rörande hinder i flottled eller farled till följd af järnvägsanläggningen. Uti koncessioner, beviljade under år 1907, har dessutom föreskrifvits att, för den händelse järnvägen befunnes efter utförandet hindra eller försvåra vattens afledande för jords torrläggning eller ock för renhållningen inom bebyggda orter, järnvägens ägare vore, därest Kungl. Maj:t så förordnade, underkastad de rättsliga påföljder, som i blifvande lag kunde varda i berörda hänseenden stadgade beträffande järnvägar, som tillkomme, sedan lagen trädt i tillämpning.

e) afvikelser från planen;

Fastställelsen å plan är ej heller så ovillkorlig, att icke i nästan alla koncessioner medgifvits, att vid anläggningens utförande finge i afseende å banans läge med vederbörligt tillstånd vidtagas dels smärre afvikelser från den fastställda sträckningen — till och med år 1897 angafs därvid ett visst afstånd från den koncessionerade linjen, i regel 2000 fot (600 meter), inom hvilket sidoförflyttning af densamma finge äga rum — dels ock sådana smärre förändringar i banans balanslinje och i planens detaljer för öfrigt, som kunde finnas nödiga och ändamålsenliga, dock under villkor att fastställda kröknings- och lutningsförhållanden för banan därigenom icke försämrades.

f) sammanslutning med annan järnväg;

I fråga om anordningarna och villkoren för järnvägs inledning på annan järnvägs station eller sammanslutning med annan järnväg har Kungl. Maj:t väl plägat öfverlämna åt järnvägarnas ägare att därom träffa öfverenskommelse, men tillika förklarat koncessionsinnehafvare underkastad de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t, därest öfverenskommelse ej träffades, kunde finna godt meddela. Uti koncessionen å ofvan omförmälda järnväg i Lidingö socken har emellertid Kungl. Maj:t uti nu ifrågavarande hänseende föreskrifvit, att förslag till öfverenskommelse beträffande järnvägens anslutning till statsbanan vid Värtans station och den blifvande trafikens ombesörjande å sträckan mellan anslutningsväxeln vid Värtans station och färjestationen vid Ropsten skulle genom koncessionsinnehafvarens försorg upp-

rättas och ingifvas till järnvägsstyrelsen för granskning och godkännande, med skyldighet för koncessionsinnehafvaren att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i ämnet, som järnvägsstyrelsen kunde meddela. Allt sedan år 1872 har Kungl. Maj:t därjämte förklarat koncessionsinnehafvare underkastad de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kunde finna nödigt utfärda såsom följd däraf, att ny järnväg kunde komma att med Kungl. Maj:ts tillstånd anläggas så, att den äldre järnvägen däraf berördes. Vidkommande åter de villkor och förbehåll, som vid koncessions meddelande af Kungl. Maj:t stadgats till skydd för redan befintliga järnvägar, får kommittén tillfälle att i motiveringen till § 10 i det af kommittén framlagda förslaget till koncessionslag lämna en redogörelse för de viktigaste af de bestämmelser, som i sådant afseende förekommit.

g) *förhållande till ny järnväg;*

h) *skydd för redan befintliga järnvägar;*

I den mån fastställda ritningar och kostnadsförslag uti något hänseende icke angifva tekniskt nödiga förutsättningar för banbyggnaden eller icke innefatta tillfredsställande tekniska bestämmelser för densamma, har särskild föreskrift därutinnan stundom lämnats i koncessionen, såsom angående korsning af vattentrafikled, afloppstrummors dimensioner och beskaffenhet, broars byggnadssätt (förekommer tämligen allmänt efter år 1880), sektionen för fria rummet å järnvägen (sällan före år 1890 och merendels endast beträffande smalspåriga järnvägar i syfte att förhindra att normalsektionen för fria rummet göres mindre än å andra järnvägar med samma spårvidd och framför allt än å anslutande dylika järnvägar), samt i koncessioner från senare tid angående sättet för banvallens bildande, bankfyllningars skyddande för sidoförskjutning i mera sidolutande mark, minimilängden å horisontalplan mellan motlutningar, förbättrande af kurvor och lutningar, afstånd i raklinje mellan kontrakurvor o. d.

i) *tekniska bestämmelser;*

Hvad särskildt angår anordnande af stängsel utmed järnbanan, har i koncessionsresolutioner före år 1881 någon bestämmelse i hithörande afseende icke förekommit. I koncessionsresolutioner från 1880- och början af 1890-talet stadgades i allmänhet, att de stängsel, som enligt planen skulle anbringas vid ägogränser, skulle ordnas på sätt gällande lag och författningar om hägnad föreskrefve; i en resolution från år 1884 stadgades endast, att betryggande stängsel skulle finnas utetter hela järnvägen, och i en annan från samma år, utom den allmänna bestämmelsen för ägo-

j) *stängsel;*

gränser, att på ömse sidor om banan skulle anbringas sådant stängsel, att boskaps- och hästkreatur däraf hindrades inkomma på banan. I en koncessionsresolution, däri den allmänna bestämmelsen för ägogränser fanns upptagen, befriades emellertid koncessionsinnehafvaren från skyldighet att på ömse sidor om banan anbringa stängsel, dock endast för såvidt af bristen på stängsel ingen olägenhet uppstode för trafiken å banan och å densamma korsande vägar. I nyare koncessionsresolutioner plägar intet nämnas angående stängsel, såvidt sådant finnes upptaget i kostnadsförslaget, i hvilket fall uppsättande af stängsel varder i och med planens fastställande koncessionsinnehafvaren ålagdt. Är däremot stängsel ej upptaget i kostnadsförslaget, plägar i sammanhang med koncessionens beviljande uttryckligen föreskrifvas, att järnvägen skall fullständigt inhägnas. I tre koncessioner från år 1906 och år 1907 är stadgadt, att stängsel utmed banan skall uppföras i den utsträckning Kungl. Maj:t framdeles, på anmälan, finner nödigt.

k) militära bestämmeleer; Vidare förekomma, särskildt i koncessioner från de sista femton åren, åtskilliga föreskrifter, som afse att redan från början göra järnvägarna användbara för krigsbehof, såsom bestämmelser om anläggande på vissa kortare afstånd från hvarandra, i regel högst 14 kilometer, af mötesplatser för militärtåg och om vidtagande å desamma af sådana anordningar, att de vid påfordran kunna utan tidsutdräkt förses med rundspår af angifven fri längd, beträffande normalspåriga järnvägar gemenligen 300—350 meter och vidkommande smalspåriga 150 meter. I koncessioner från och med år 1902 har vidare tillkommit stadgande därom, att för rundspårets anordnande erforderliga reservskenor med tillbehör och syllar skola vara på förhand anskaffade och i förråd upplagda. Hit kunna jämväl hänföras föreskrifter om uppförande af lastkaj af viss storlek å hvarje mötesstation på lämplig plats utmed spår. Från och med år 1897 har tämligen ofta lämnats föreskrift om utförande af sådana anordningar vid större broar å järnvägen, att desamma under krigstid skola kunna i händelse af behof hastigt förstöras; och åligger det enligt bestämmelse, som under den senaste tiden vid flera tillfällen i koncessionsresolutionerna meddelats, vederbörande koncessionsinnehafvare att, så fort ske kan, till chefen för fortifikationen insända kopior i två exemplar af vederbörligen fastställda plan- och profilritningar i detalj

för ifrågavarande broar jämte situationsplaner för dem och profiler af vattendragen vid öfvergångsställena för meddelande af föreskrifter om de anordningar, som uti omförmälda hänseende skola samtidigt med broarnas anläggning genom koncessionsinnehafvarnas försorg och på deras bekostnad vidtagas. Särskildt under de sista åren har dessutom i koncessioner å normalspåriga järnvägar plägat föreskrifvas, att vändskifvor skola konstrueras så, att statens tyngre godslokomotiv därå kunna vändas.

Enligt uttryckligt stadgande, som från och med år 1871 med mycket få undantag inryckts i de meddelade koncessionerna, står enskild järnvägsbyggnad under kontroll från statens sida; och skall denna kontroll, på sätt åtminstone från midten af 1880-talet allmänt föreskrifves, utöfvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.*) För fullgörande af statens kontroll öfver järnvägsanläggningen förordnas en öfvervakande ingenjör, vanligen chefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, hvilken har att under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utöfva den närmaste tillsynen öfver järnvägsarbetet och kontrollera, att detsamma utföres enligt fastställd plan och med användande af fullgoda materialier. Granskning af de förslag till smärre ändringar i den fastställda planen, som anses behöfliga, verkställes jämväl af den kontrollerande ingenjören, hvilken intill år 1898 förklarats berättigad att meddela eller vägra godkännande å de i sådant afseende af vederbörande koncessionsinnehafvare framställda önskningar, och har understundom i koncessionsresolutionerna äfven under en senare tid intagits bestämmelse därom, att kontrollerande ingenjören må, därest sådant af honom anses nödigt, vidtaga vissa angifna ändringar i planen. Från och med år 1898 har emellertid i koncessionerna lämnats en allmän föreskrift om att tillstånd till vidtagande af smärre afvikelser från planen för järnvägen skall meddelas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvarför den öfvervakande ingenjören har att efter verkställd granskning insända inkommande ändringsförslag till nämnda styrelses pröfning. Kontrollerande ingenjören tillkommer däremot att på egen hand pröfva och godkänna ritningar

1) *statens kontrollrätt;*

*) Till följd af säregna förhållanden har dock denna statens kontroll i ett par fall, nämligen vid järnvägarna Strömstad—Skee och Söderhamn—Granskär, i stället handhafts af järnvägsstyrelsen.

öfver stationer, hållplatser och broar, hvilka byggnader icke få utföras innan dylikt godkännande vunnits, därvid kontrollanten särskildt har att tillse, det tillräckligt utrymme gifves åt stationer och hållplatser äfven med hänsyn till en växande trafiks fordringar samt att vattenaflopp blifva tillräckligt stora och att broarna erhålla stadgad styrka och bärighet. Sistnämnda, i de äldsta koncessionerna icke regelbundet förekommande föreskrift har under de senaste åren utvidgats därhän, att jämväl ritningar till husbyggnader vid stationer och hållplatser samt till andra anläggningar vid järnvägen äfvensom till järnvägens öfverbyggnad med därtill hörande inrättningar, såsom växlar och skenor med skarfförbindning, skola underställas den öfvervakande ingenjörens pröfning. För granskning af omförmälda ritningar skall kontrollerande ingenjören, enligt bestämmelse i de efter år 1885 beviljade koncessionerna, af koncessionsinnehafvaren ersättas i enlighet med gällande taxa på arfvode för förrättningar, som verkställas af tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

I fråga om arbete, som vid koncessionens beviljande redan funnes utfördt, har koncessionsinnehafvaren uti en under år 1907 meddelad koncession förklarats skyldig vidtaga de åtgärder för undersökning äfvensom de ändringar, som kunde blifva af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller statens kontrollerande ingenjör föreskrifna.

m) *upprätthållande af ordning vid järnvägsbyggnad m. m.;*

Uti koncessionsresolutioner från den allra senaste tiden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befogenhet med afseende å enskild järnvägsbyggnad utvidgats därhän att, innan arbetet får påbörjas å något ställe af järnvägsanläggningen, fullständiga plan- och profilritningar öfver verkställd renstakning skola hafva blifvit antingen för godkännande till nämnda styrelse insända eller ock, enligt bestämmelse i några koncessioner, af styrelsen redan godkända.

Med afseende å koncessionsinnehafvares skyldigheter under tiden för järnvägs byggande är slutligen att erinra, att från och med åren 1874—1875 städse i koncessionerna införts bestämmelse därom, att Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande äger att, då sådant befinnes nödigt, för vidmakthållande af ordning och skick bland de vid järnvägsbyggnaden anställda arbetare tillförordna en eller flera extra länsmän, hvilkas aflönande helt och hållet skall åligga koncessionsinnehafvaren, hvilken det jämväl tillkommer att

vidkännas de kostnader, som kunna föranledas af behofvet att anordna nödig religions- och sedlighetsvård åt arbetarna.

Beträffande anskaffningen af rullande materiel innehålla koncessionerna i regel inga andra bestämmelser än att erforderlig materiel skall anskaffas, för så vidt icke öfverenskommelse träffats om banans trafikerande med annan järnvägs materiel. Rörande rullande materielens konstruktion stadgas för de flesta efter år 1890 koncessionerade smalspåriga järnvägar vissa föreskrifter i fråga om bufferts- och kopplingsinrättningar, hvilka föreskrifter afse att möjliggöra materielens användande å angränsande banor och i samband med dessa banors materiel. Sedan år 1898 har exempelvis i koncessioner, meddelade å smalspåriga järnvägar inom Östergötland, Västergötland och Småland, införts stadgande därom, att alla lokomotiv och vagnar, som för resp. järnvägar anskaffades, skulle å hvardera buffertbalken på en höjd af 0,76 meter öfver spåret förses med en i fordonets längdaxel anbragt central stötbuffert, s. k. tvåkammarbuffert, försedd dels med en i samma buffert i vertikal led rörlig, självkopplande hake, dels å ömse sidor om bufferten med ett säkerhetskoppel med krok, med föreskrift tillika att dessa buffertar och kopplingar skulle vara så inrättade, att sammankoppling vore möjlig, änskönt fordonet vändes, äfvensom att sammankoppling kunde utföras med fordon, försedda med buffertar och kopplingsinrättningar af de smalspåriga järnvägarnas i Östergötland modeller. I några under den senaste tiden meddelade koncessioner å smalspåriga järnvägar har vidare föreskrifvits, att hvarje för järnvägen anskaffadt lokomotiv skulle, oberoende af vattentagningssättet i öfrigt, vara försedt med s. k. vattenelevator med sugslang af viss längd. Uti förenämnda koncession å en elektrisk järnväg å Lidingön har bemyndigande lämnats väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att afgöra frågan om användande å järnvägen af rullande materiel, som ej uppfyller bestämmelserna i det af nämnda styrelse och järnvägsstyrelsen den 21 juni 1905 utfärdade cirkuläret angående dylik materiel å enskilda järnvägar.

n) rullande materiel;

För att göra de enskilda järnvägarnas rullande materiel användbar för krigsbehof har äfven från och med början af 1890-talet plägat föreskrifvas, att täckta godsvagnar, som icke inredas för specialtransporter, skola förses

med inredning för manskaps- eller hästtransport eller ock, enligt nya koncessioner, för bådadera, allt i tillämpliga delar i enlighet med för statens godsvagnar gällande modeller, hvarjämte å vagnarnas yttersidor skola anbringas uppgifter om det antal man eller hästar, som rymmes i hvarje vagn.

o) *tid för arbetets påbörjande och fullbordande:* Från och med år 1874 har så godt som undantagslöst stadgats viss tid, inom hvilken arbetet å koncessionerad järnvägsanläggning senast skall börja, därom bevis af vederbörande kronofogde skall till Kungl. Maj:t ingifvas, samt viss tid, då järnvägen i sin helhet — äfven hvad trafikmateriel angår — senast skall vara färdig att öppnas för trafik. År 1882 började dessutom allmänt meddelas ett jämväl tidigare stundom förekommande stadgande, att koncessionsinnehafvare skulle, inom ett år från den dag järnvägen skulle vara färdig att för trafik upplåtas, hafva fullbordat den eller de delar af järnvägen, som vid besiktning eller afsyning funnits ofulländade, äfvensom inom samma tid rättat vid besiktningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter.

p) *deposition:* Till säkerhet för fullgörandet af stadgade villkor för koncession, nämligen sådana villkor, som afse sättet och tiden för järnvägs byggande, hafva koncessionsinnehafvare, där ej särskilda förhållanden föranledt undantag, allt från början af 1880-talet — och äfven understundom dessförinnan för den händelse järnvägen skolat byggas af enskilda personer eller af utlänningar — förpliktats att i Sveriges riksbank eller, numera, i statskontoret nedsätta kontanta penningar eller af Kungl. Maj:t godkända värdepapper till belopp, som i koncessionen angifvits och som synes hafva bestämts något så när i förhållande till den beräknade anläggningskostnaden för järnvägen med rullande materiel. Att denna synpunkt emellertid icke uteslutande varit den bestämmande, framgår af följande tablå öfver förekommande depositionsbelopp:

Depositionen har bestämts till		lägst	högst
2,000 kr.	då anläggningskostnaden beräknats till	—	48,000 kr.
3,000 »	» » » »	—	60,000 »
5,000 »	» » » »	100,000 kr.	272,000 »
8,000 »	» » » »	188,000 »	220,000 »

Depositionen har bestämts till		lägst	högst
10,000 kr.	då anläggningskostnaden beräknats till	128,000 kr.	372,000 kr.
12,000 »	» » » »	245,000 »	324,000 »
15,000 »	» » » »	295,000 »	910,000 »
20,000 »	» » » »	318,000 »	823,000 »
25,000 »	» » » »	399,000 »	1,443,000 »
30,000 »	» » » »	682,000 »	2,327,000 »
35,000 »	» » » »	880,000 »	1,170,000 »
40,000 »	» » » »	970,000 »	1,550,000 »
50,000 »	» » » »	1,180,000 »	2,140,000 »
70,000 »	» » » »	—	2,177,000 »
75,000 »	» » » »	1,670,000 »	4,800,000 »
100,000 »	» » » »	4,254,000 »	5,326,000 »
150,000 »	» » » »	6,510,000 »	9,900,000 »
175,000 »	» » » »	—	7,571,000 »
200,000 »	» » » »	—	12,000,000 »
250,000 »	» » » »	—	16,250,000 »

Om depositionens verkställande skall hos Kungl. Maj:t företes bevis inom viss tid, vanligen en månad före den för järnvägsarbetets påbörjande bestämda dag. Därest depositionen icke, på sätt nedan omförmäles, delvis eller i sin helhet förverkats, hafva koncessionsinnehafvare, till en början efter särskild ansökning hos Kungl. Maj:t men efter år 1881 enligt uttryckligt förklarande i koncessionerna, ägt att återfå det deponerade beloppet, sedan hos Kungl. Maj:t eller, numera, hos statskontoret blifvit styrkt, att järnvägen blifvit i allo fullbordad, afsynad och för trafik fullständigt upplåten.

r) påföljder för skyldigheters åsidosättande.

Fullgöres icke depositionen inom den bestämda tiden, skall koncessionen anses förverkad enligt hvad i det öfvervägande flertalet af koncessionerna finnes stadgadt. Enahanda påföljd äfvensom förlust af en fjärdedel af det deponerade beloppet, hvilken i så fall ingår till svenska statskassan, under det återstående tre fjärdedelar få återlyftas, plägar vanligen stadgas för det fall, att järnvägsarbetet icke enligt vederbörligt bevis, som till Kungl. Maj:t ingifves, blifvit inom föreskrifven tid påbörjadt. Skulle åter järnvägsarbetet, ehuru i rätt tid påbörjadt, likväl befinnas icke

vara å utsatt tid fullbordadt eller sådana afvikelser från den fastställda planen hafva vidtagits i afseende å anläggningen, att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet därigenom förminskats, skall koncessionen likaledes anses förverkad och koncessionsinnehafvaren enligt föreskrift, hvilken allmänt lämnats i de koncessioner, som beviljats sedan början af 1880-talet, vara förlustig hela det deponerade beloppet. Tillika stadgas att, om koncessionsinnehafvaren icke inom ett år från den dag, järnvägen skall vara färdig att för trafik upplåtas, fullbordat den eller de delar af järnvägen, som vid besiktning eller afsyning tilläfventyrs befunnits ofulländade, eller icke inom samma tid rättat vid besiktningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, det må ankomma på Kungl. Maj:t att låta för ägarens räkning försälja järnvägen i dess helhet jämte allt tillbehör uti befintligt skick, med rättighet för köparen att åtnjuta de förre ägaren tillförsäkrade fördelar men med skyldighet för köparen att inom viss tid fullborda järnvägsanläggningen. I ett fall har dock Kungl. Maj:t under dylik förutsättning i stället förbehållit sig rätt att låta mot lega på järnvägsbolagets bekostnad verkställa de felande arbetena.

Föreskrifter i afseende å järnvägs öppnande för trafik:

a) *trafikreglemente;*

Såsom ofvan omförmälts, stadgas i kungörelserna af åren 1864 och 1874, att trafik- och tjänstgöringsreglementen skola finnas fastställda, innan järnväg får öppnas för allmän trafik, samt att vid den besiktning, som måste försiggå, innan tillstånd till banas trafikerande lämnas, skall utrönas, huruvida dylika reglementen äfvensom taxa å afgifter för järnvägens begagnande äro fastställda. I koncessionerna förklaras alltid, att 1864 års kungörelse (med däri sedermera vidtagna ändringar) skall vara tillämplig å järnvägen, men 1874 års kungörelse åberopas endast i mycket sällsynta undantagsfall. Innan sistnämnda kungörelse trädde i kraft, brukade emellertid föreskrift lämnas om besiktning och afsyning af järnväg. Från och med år 1881 har städse i koncessionerna erinrats om skyldigheten att i god tid före banans öppnande för trafik till järnvägsstyrelsen inlämna ett efter banans förhållande lämpadt förslag till tjänstgöringsreglemente, som skall af nämnda styrelse fastställas under iakttagande af att däri inflyta alla sådana bestämmelser i fråga om säkerhets- och försiktighetsmått vid handhafvandet af bantågens gång, som kunna finnas erforderliga för trafikens betryggande.

b) *tjänstgöringsreglemente;*

Afgifterna för transporter å banan skola utgå enligt taxa, som Kungl. Maj:t fastställer efter pröfning af därtill utaf koncessionsinnehafvaren afgifvet förslag och som i allmänhet bör å vissa tider, hvilka Kungl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter. c) *taxa;*

Från och med senare hälften af år 1900 har det jämväl ålagts koncessionsinnehafvare att i god tid innan bana öppnas för trafik underställa Kungl. Maj:ts pröfning förslag till benämningar å stationer och hållplatser. d) *benämning å stationer.*

Hvad härefter angår koncessionsinnehafvares skyldigheter gentemot staten och det allmänna samt statens rättigheter i afseende å järnväg, sedan densamma öppnats för allmän trafik, förekomma, utöfver hvad redan omförmälts, i koncessionerna följande bestämmelser. *Föreskrifter, afseende tiden efter järnvägs öppnande för allmän trafik:*

Utom det att, såsom förut nämnts, kungörelsen den 21 oktober 1864 angående begagnande och underhåll af enskilda järnvägar i de flesta koncessioner förklaras tillämplig å den koncessionerade järnvägen, stadgas därutöfver uttryckligen, att järnvägens ägare är underkastad kontroll från statens sida i fråga om banans underhållande för all framtid samt pliktig att verkställa de förbättringar därå, som för vinnande af nödig trafiksäkerhet kunna föreskrifvas. Berörda kontroll skall, enligt hvad i koncessioner från och med slutet af 1880-talet tydligt utsäges, utöfvas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utom i hvad angår vidmakthållandet af föreskrifna spränginrättningar å större broar, däröfver chefen för fortifikationen har att utöfva tillsyn. I koncessionsresolutioner från år 1905 och därefter har vid sidan af den allmänna bestämmelsen om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens öfverinseende öfver enskild järnväg tillika intagits uttrycklig föreskrift därom, att vid resp. järnvägar skola användas sådana växel- och signalanordningar, som af nämnda styrelse godkännas. Påföljden för underlåtenhet att verkställa föreskrifna förbättringar å banan utgjorde intill midten af 1880-talet och stundom äfven senare allenast, att järnvägstrafiken kunde inställas, intill dess sådan föreskrift blifvit fullgjord. Sedermera har dock Kungl. Maj:t plägat förbehålla sig rätt att, därest erforderliga förbättringar icke verkställdes inom af Kungl. Maj:t bestämd tid, förklara koncessionen förverkad och låta för ägarens räkning försälja järnvägen i dess helhet med allt tillbehör med rättighet för köparen att åtnjuta de förre a) *statens kontrollrätt och skyldighet för järnväg att verkställa nödiga förbättringar:*

ägaren tillförsäkrade fördelar mot fullgörande af däremot svarande skyldigheter. Endast i undantagsfall har Kungl. Maj:t i stället förbehållit sig rätt att mot lega på ägarens bekostnad verkställa erforderliga förbättringar.

b) afgifter för transporter m. m.;

Såsom ofvan omförmälts, fastställas afgifterna för transporter å banan af Kungl. Maj:t, men under det att detta före år 1871 skedde en gång för alla, dock med tillägg att afgifterna icke finge sättas högre än de för andra enskilda järnvägar högst gällande, har från och med nämnda år föreskrifvits, att taxan skall å vissa tider, som antingen i koncessionen eller ock vid taxas fastställande bestämts, lämpas efter sig företeende förhållanden. I sammanhang härmed har koncessionsinnehafvare alltsedan år 1882 förklarats underkastad de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda järnvägar och om afgifterna därför, som kunna af Kungl. Maj:t utfärdas. År 1886 började tillika i koncessionerna stadgas förpliktelse för koncessionsinnehafvare att äfven i öfrigt vara underkastad alla de villkor och kontroller, som Kungl. Maj:t pröfvade lämpliga och nödiga.

c) skyldighet att verkställa transporter för kronans eller det allmännas räkning;

I afseende å skyldigheten att verkställa transporter för statens räkning föreskrifves i nästan alla koncessioner, att det åligger koncessionsinnehafvaren att å järnvägen fortskaffa trupper och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och varutransporter mot den ersättning, som enligt gällande eller blifvande bestämmelser utgår för dylika transporter å de enskilda järnvägarna i riket. Från och med år 1876 har enahanda skyldighet jämväl stadgats i afseende å fortskaffande af fångar, hvarjämte koncessionsinnehafvaren förpliktats att i krigstid, då sådant af Kungl. Maj:t fordras, ställa järnvägen med rörlig materiel och tjänstepersonal till Kungl. Maj:ts förfogande mot godtgörelse, som af Kungl. Maj:t bestämmes. Sistnämnda föreskrift har dock uteslutits efter år 1895, då genom lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behof stadgades, att järnvägar och andra transportmedel jämte till sådana anläggningar hörande personal och materiel finge genom rekvisition för krigsmaktens behof tagas i anspråk.

d) fria resor för länsmän;

I detta sammanhang förekommer ock alltsedan slutet af 1880-talet bestämmelse om rätt för vederbörande läns-

män och tillsyningsmän för allmänna ordningens upprätthållande att, hvar inom sitt tjänstgöringsområde, åtnjuta fria resor å järnvägen.

Underlåter koncessionsinnehafvare att uppehålla trafiken å banan i det omfång, som af Kungl. Maj:t pröfvas skäligt, äger Kungl. Maj:t, enligt hvad i koncessioner från senare hälften af 1880-talet och allt framgent stadgas, rätt förordna, att trafiken tills vidare må besörjas af staten eller annan med användande af järnvägens materiel och öfriga tillhörigheter, med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna afkomsten af banan. Dessutom har Kungl. Maj:t förbehållit sig att, om rättelse härutinnan icke följer inom af Kungl. Maj:t förelagd tid, förklara koncessionen förverkad och låta försälja järnvägen på samma sätt som bestämts för det fall, att erforderliga förbättringar å banan icke verkställas. Det torde förtjäna här omnämnas, att i fyra under år 1872 meddelade koncessioner å järnvägar, hvilka erhöllo statslån, föreskrifvits att, om järnvägen helt och hållet öfvergåfves, densamma skulle tillfalla staten.

e) skyldighet att uppehålla trafiken och påföljd för underlåtenhet däraf;

Från midten af 1880-talet härleder sig också en sedermera allmänt förekommande bestämmelse att, därest för transporter för kronans eller det allmännas räkning eller för beredande af genomgående bantåg till befordran af resande eller af allmänna posten å den koncessionerade järnvägen och med densamma i förbindelse stående järnvägar skulle befinnas nödigt, att tågen å järnvägen med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnades, koncessionsinnehafvaren skulle vara skyldig ställa sig till efterrättelse hvad Kungl. Maj:t i sådant afseende bestämde. I ett fall har Kungl. Maj:t vid beviljande af koncession å järnväg förklarat koncessionsinnehafvaren pliktig att i samtrafik med järnvägen underhålla regelbunden ångbåtsförbindelse mellan vissa orter under de tider af året, då is icke hindrade, hvaremot koncessionsinnehafvaren icke skulle vara skyldig att uppehålla trafik å järnvägen under tider, då sjöfarten mellan ifrågavarande orter vore hindrad af is, med rätt för Kungl. Maj:t att, om koncessionsinnehafvaren underläte att behörigen uppehålla ångbåtsförbindelse mellan samma orter, förklara koncessionen förverkad och låta för ägarens räkning försälja järnvägen.

f) ordnande af tidtabeller m. m.;

Under förra hälften af 1890-talet började i koncessionsresolutionerna mera allmänt införas ett jämväl förut

g) åtgärder för erhållande af erforderligt vatten;

understundom meddeladt stadgande om skyldighet för koncessionsinnehafvaren att vidtaga erforderliga åtgärder för att vattentillgången för lokomotiven måtte blifva tillräcklig för en viss, i koncessionen närmare angifven förbrukning, gemenligen beräknad för en trafik af resp. 8, 12 och 16 tåg om dygnet i hvardera riktningen vid användande af två lokomotiv för hvarje tåg; och har i sammanhang därmed jämväl lämnats föreskrift om det största afstånd, som vid järnvägen finge förekomma mellan vattenstationerna.

h) *förråd af kol eller annat bränsle m. m.;*

I koncessioner af år 1903 och yngre datum stadgas skyldighet för koncessionsinnehafvare att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser, som kunna af Kungl. Maj:t utfärdas angående hållande af tillräckligt förråd af kol eller annat bränsle för betryggande af järnvägens drift i händelse af krigsmaktens ställande på krigsfot. I sammanhang härmed må äfven anföras, att i en under år 1907 meddelad koncession å en elektrisk järnväg koncessionsinnehafvaren förklarats skyldig vidtaga de anordningar beträffande järnvägen, som framdeles ur försvarssynpunkt kunde af Kungl. Maj:t föreskrifvas.

i) *skyldighet att lämna vissa uppgifter.*

Det åligger vidare koncessionsinnehafvare att aflämna vissa ritningar samt andra uppgifter angående järnvägen och dess drift.

Sålunda stadgas i regel, att koncessionsinnehafvare skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända afskrift af det för järnvägsanläggningen upprättade kostnadsförslag samt kopior af de utaf Kungl. Maj:t fastställda ritningarna för järnvägen. Likaledes skola ock kopior af de ritningar öfver afvikelser från den fastställda planen, öfver stationer, hållplatser och broar, öfver växlar och skenor med skarfförbindning samt öfver andra detaljer i byggnaden, hvilka godkänts af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller öfvervakande ingenjören, genom honom insändas till nämnda styrelse, efter det de blifvit af bemälde ingenjör, såvidt de af honom godkända beträffar, försedda med bevis om godkännandet. Under byggnadstiden skall årligen före mars månad till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inlämnas fullständig berättelse om arbetets fortgång under det näst föregående året.

Ungefär från och med midten af 1880-talet har det vidare ålagts koncessionsinnehafvare att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels efter det banan blifvit öppnad för

allmän trafik årligen före mars månads ingång öfverlämna redogörelse för de arbeten, som å banan blifvit under det föregående året utförda, samt särskild uppgift å banans rullande materiel, sådan den befanns vid det föregående årets slut, dels inom tre månader efter det banan afsynats och godkänts insända öfversiktskarta äfvensom detaljerad uppgift å anläggningskostnaden, i samband hvarmed i koncessionerna från de senaste åren jämväl föreskrifvits, att räkenskaperna för järnvägsanläggningen skola föras i anslutning till af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställdt formulär för kostnadsförslag, dels ock de upplysningar angående banan och dess trafikerande, som framdeles kunna af nämnda styrelse äskas.

Under slutet af 1870-talet började i koncessionerna införas, att koncessionsinnehafvaren skulle tillhandahålla generalstaben vissa uppgifter, ritningar och planer öfver stationer m. m., därom föreskrifter framdeles kunde meddelas, samt, efter det banan blifvit afsynad, kostnadsfritt till generalstaben öfverlämna afskrift af syninstrumentet äfvensom kopior af plan- och profilritningar öfver banan jämte planritningar öfver stationer samt spårutläggningen å dem, i allo utvisande det skick, hvari järnvägen vid afsyningen befunnits. Från början af 1880-talet fogades härtill bestämmelser om att förberörda uppgifter skulle uppställas i enlighet med formulär, som meddelades af generalstaben, och ingifvas årligen före december månads utgång, samt att de officerare, som kunde erhålla order att studera banans trafikförhållanden, skulle äga undfå alla af dem äskade upplysningar äfvensom hafva fritt tillträde till järnvägens lokaler. Ytterligare tillkom år 1900 stadgande därom, att koncessionsinnehafvare skulle hvart femte år rätta och komplettera samtliga till generalstaben ingifna kopior, samt år 1903 bestämmelser om att afskrift jämväl af besiktningsinstrument skulle till generalstaben insändas; att generalstaben skulle tillhandahållas erforderligt antal grafiska och tjänstgöringstidtabeller, vid hvilka tabellers tryckning koncessionsinnehafvare skulle ställa sig till efterrättelse de anvisningar af afdelningschefen för generalstabens kommunikationsafdelning, som med afseende å upplagans storlek och inläggande af fakultativa militärtåg kunde finnas erforderliga för förberedandet af arméns mobiliseringstrans-

porter; samt att alla förenämnda uppgifter o. d. skulle lämnas kostnadsfritt.

Till järnvägsstyrelsen skall koncessionsinnehafvare, i den mån järnvägen öppnas för trafik, å behöriga tider ingifva sådana uppgifter angående banan och trafiken därå, som för upprättande af allmän svensk järnvägsstatistik äro behöfliga; dessa uppgifter skola upprättas i enlighet med formulär, som af järnvägsstyrelsen tillhandahållas.

Statens särskilda rättigheter i afseende å järnväg:

De särskilda rättigheter, som, utan att afse järnvägs byggnad, underhåll eller drift, plägat i koncessionerna förbehållas staten, afse dels rätt att för visst ändamål begagna järnvägens område dels ock rätt att inlösa järnvägen.

a) rätt att anlägga telegraf- och telefonledning utmed järnvägen:

I förra hänseendet stadgas i nära nog alla koncessioner, att svenska staten, där så erfordras, skall äga att utefter järnvägen utan ersättning till dennas ägare anlägga och begagna telegrafledning med därtill hörande inrättningar. Från 1884 års början har enahanda förbehåll jämväl gjorts beträffande telefonledning.

b) rätt att inlösa järnvägen.

Hvad beträffar statens rätt till inlösen af enskild järnväg hafva under äldre tider icke alltid i koncessionsresolutionerna intagits bestämmelser i detta afseende. Då stadganden härom gifvits, hafva de i koncessioner till och med år 1871 vanligen tillförsäkrat staten rättighet att, om särskilda omständigheter därtill föranledde, inlösa järnbanan med allt tillbehör, dock ej förrän 20 år förflutit från det järnvägen blifvit upplåten för allmän trafik. I sådant fall skulle, under förutsättning att banan med tillbehör befunnes vara väl underhållen och i fullt försvarligt skick, i löseskilling erläggas ett belopp, som efter fem procent gåfve en årlig ränta, motsvarande, om lösningsanspråket väcktes tidigare än 40 år efter det banan öppnats för allmän trafik, två gånger, men, om lösningsanspråket väcktes senare, en och en half gång beloppet af den nettoinkomst banan, enligt hvad dess ägare kunde tillförlitligen ådagalägga, årligen lämnat i medeltal under de tio nästföregående åren. Kunde eller ville järnvägens ägare icke styrka beloppet af den nettoinkomst, hvarefter löseskillingen borde beräknas, skulle densamma bestämmas på det sätt att, sedan egendomen blifvit värderad af fem gode män, utsedda två af Kungl. Maj:t och två af järnvägens ägare samt den femte af de sålunda valda, det af dessa gode män fast-

ställda värde fördubblades, om lösningsanspråket väcktes inom 40 år efter järnvägens öppnande för trafik, men förhöjdes med 50 %, därest detsamma blifvit senare framställdt. Ehvad löseskillingen bestämdes på det ena eller andra sättet, skulle den af järnvägsägaren afsatta reservfonden utan särskildt vederlag åtfölja banan.

De i koncessionerna från senare hälften af 1870-talet förekommande bestämmelserna i fråga om statens inlösningsrätt förklara statsverket berättigadt att, sedan 25 år tilländagått efter det vederbörande järnväg upplåtits för allmän trafik, inlösa densamma med ett penningbelopp, som efter Kungl. Maj:ts godtfinnande *antingen* beräknas så, att detsamma, i händelse staten framställer sitt lösningsanspråk innan 40 år förflutit från det någon del af järnvägen öppnats för trafik, motsvarar fyra gånger summan af hela den under då senast förflutna tio år, enligt behöriga räkenskaper, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utbetalningar till delägarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverföring af säkra fordringar till befintlig reserv- och förnyelsefond, men om lösningsanspråket väckes senare, svarar mot tre gånger sammanlagda nettobehållningen af trafiken för de tio sistförflutna åren, beräknad på nyssnämnda sätt.*) *eller och*, enligt de grunder ofvan är sagdt, bestämmes af gode män.

Enahanda bestämmelser förekomma i koncessionsresolutioner intill midten af år 1886. Samtidigt härmed hafva emellertid, sedan början af 1880-talet, i ett flertal koncessioner gifvits föreskrifter, som bereda möjlighet för statsverket att inlösa en järnväg utan att behöfva afvakta en längre tids förlopp, efter det järnvägen upplåtits för trafik. De stadganden i hithörande afseende, som då infördes och som, med mycket få undantag, i hufvudsak oförändrade intagits i koncessionsresolutioner, meddelade efter år 1886, förbehålla statsverket rätt att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp,

a) som, om yrkande om järnvägens afträdande till staten framställes *inom tio år* efter det järnvägen i sin

*) I fyra koncessioner har dock inlösningssumman i båda dessa fall satts till endast två gånger summan af de sistförflutna tio årens nettobehållningar.

helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionsinnehafvaren, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettovinst, banan under tiden lämnat, och

b) som, om inlösen sker *efter tio år* från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarna i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverföring af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock* bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionsinnehafvaren två, hvarefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.*)

Alltifrån senare hälften af 1870-talet har dessutom i koncessionerna stadgats, *dels* att den fastställda lösesumman skall af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen (i koncessionsresolutionerna från och med 1894: inom ett år efter det lösningsanspråket framställdes och i hvarje fall inom 6 månader efter det staten tillträdt järnvägen) samt anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar såsom obegagnade skenor med tillbehör, syllar, stenkol, oljor och dylikt, *dels ock* att egen-

*) Enligt de af ifrågavarande koncessioner, som beviljats intill utgången af år 1893, skall, därest staten först efter de tio årens förlopp påyrkar, att järnvägen skall aträdas till statsverket, det af ofvan omförmälda alternativ för bestämmande af köpeskillingens belopp komma till användning, hvilket befinnes vara för koncessionsinnehafvaren förmånligast. Uti senare koncessioner föreskrifves, att i sådant fall löseskillingen skall utgå enligt det första alternativet, därest icke, vare sig från statens eller koncessionsinnehafvarens sida framställes yrkande om att densamma skall fastställas af gode män.

domen skall till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag göras för beloppet af den skuld, för hvilken järnvägen lagligen utgör pant.

Under perioden 1876—1900 förelades slutligen koncessionsinnehafvaren att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper ägt rum, till civildepartementet insända fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till delägarna i järnvägen, af de ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt af de öfverföringar af medel till reserv- och förnyelsefond, som för det år revisionen omfattar blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

Vid beviljande af koncession å den s. k. Ostkustbanan (Gäfle—Härnösand) den 12 augusti 1903 har emellertid Kungl. Maj:t meddelat bestämmelser angående statens rätt till inlösen af nämnda järnväg, hvilka i flera afseenden afvika från eljest förekommande stadganden uti ifrågavarande hänseende och som därför torde förtjäna att här närmare omnämnas.

Uti berörda koncession har nämligen Kungl. Maj:t föreskrifvit, att svenska staten är berättigad att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som motsvarar

a) antingen hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionsinnehafvaren med tillägg af ränta efter fyra för hundra om året men med afdrag af dels den värdeminskning, som genom järnvägens begagnande eller eljest må hafva uppstått och som ej blifvit genom verkställdt underhåll ersatt, dels den nettoinkomst banan, enligt likaledes af Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, under tiden till inlösningen lämnat,

b) eller ock, därest Kungl. Maj:t så pröfvar lämpligare och inlösningen ej skall äga rum förrän tio år förflutit från det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel och med hänsyn till dess skick vid tiden för inlösningen och till öfriga omständigheter må anses värd, dock att detta värde ej må sättas högre än det belopp, som enligt det under a) upptagna stadgande skulle utgöra järnvägens inlösningspris; skolande i förra fallet afdraget för värdeminskning och i senare fallet inlösnings-

priset bestämmas af fem gode män, af hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionsinnehafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. Skulle koncessionsinnehafvarna tredskas att utse god man eller de af parterna utsedda gode männen ej kunna förena sig om valet af den femte, skall föreskriften i 9 § af lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 vinna tillämpning.

Äfven därutinnan är ifrågavarande koncession i nu förevarande afseende förtjänt af uppmärksamhet, att i densamma icke intagits bestämmelse att, vid statens eventuella inlösande af järnvägen, jämväl den i behåll varande reserv- och förnyelsefonden skall tillfalla statsverket.

Rätt att inlösa enskild järnväg har hittills förbehållits endast statsverket. Genom den resolution af den 5 juli 1907, hvarigenom Kungl. Maj:t beviljat Lidingö trafikaktiebolag rättighet dels att anlägga en för elektrisk drift afsedd, normalspårig järnväg från Sommarbo till Bo på Lidingön samt från Ropsten till en punkt på statsbanans spårsystem vid Värtan, dels ock att i anslutning till denna järnväg medelst ångfärja uppehålla trafik öfver Lilla Värtan mellan Sommarbo och Ropsten, har emellertid Kungl. Maj:t beredt möjlighet jämväl för vederbörande kommun att komma i besittning af järnvägen. De stadganden rörande statens inlösningsrätt, som i berörda koncession meddelas, äro lika lydande med de ofvan omförmälda bestämmelser i ämnet, hvilka under senare år brukat i koncessionsresolutionerna intagas, endast med det tillägg, att vid fastställande af lösesummans belopp afsättningar jämväl till annan fond än reserv- eller förnyelsefond skola tagas i betraktande, samt att dylik fond skall vid inlösningen åtfölja banan. I fråga om rätt för annan att inlösa järnvägen är i koncessionen stadgadt, att, därest Kungl. Maj:t på gjord framställning därom förordnar, efter det tio år förflutit från det banan i sin helhet eller till någon del upplåtits för allmän trafik, jämväl den kommun, inom hvars område järnvägslinjen på Lidingön då är belägen, skall vara berättigad att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel och i sammanhang därmed få koncessionen på sig öfverlåten mot ett penningbelopp, som motsvarar två och en half gånger summan af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, å trafiken uppkomna nettobehållning, så be-

räknad, som i fråga om statens lösningsrätt föreskrifvits. Koncessionsinnehafvaren skall dock därvid erhålla minst det belopp, som motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel kostat koncessionsinnehafvaren, med tillägg af därå till inlösningsdagen upplupna räntor, beräknade, hvad angår de af aktieägarna tillskjutna kontanta medel, till sju procent, från de dagar, då medlen af aktieägarna inbetalts, men med afdrag af den inkomst af trafiken, som kommit koncessionsinnehafvaren till del under den tid, järnvägen i sin helhet eller till någon del varit upplåten för allmän trafik. Skulle tvist uppstå angående beräkning af lösesummans belopp, skall tvisten, då fråga är om kommuns lösningsrätt, afgöras af fem gode män, af hvilka koncessionsinnehafvaren utser två, den kommun, som af Kungl. Maj:t erhållit lösningsrätt, två samt Kungl. Maj:t den femte. För den händelse yrkande därom af koncessionsinnehafvaren göres, skall lösesumman, i stället för att utgå enligt förut angifna grunder, bestämmas af fem gode män, valde på sätt nyss nämnts.

Tolkning af koncessionsresolution.

Slutligen torde böra framhållas, att efter år 1874 allmänt stadgas i koncessionsresolutionerna, att koncessionsinnehafvare i fråga om tolkning af koncessions rätta mening är underkastad Kungl. Maj:ts afgörande.

I vissa främmande länder meddelade bestämmelser angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik.

Tyska riket. Under den tid, som närmast föregick det nuvarande Tyska rikets bildande, lades grunden till det tyska järnbanesystemet. För att vinna kännedom om gällande bestämmelser rörande järnvägsväsendet har man därför i regel att hålla sig till den i de särskilda staterna gällande lagstiftningen, medan däremot den gemensamma rikslagstiftningen är af underordnad betydelse. Riksförfattningen innehåller dock en särskild afdelning med rubrik »järnvägsväsendet» (afd. VII art. 41—47). Hvad särskildt koncessionsfrågan angår, är denna afhandlad i § 41. Genom särskild rikslag kan förordnas, att järnvägar, som i försvarets eller i den allmänna samfärdselns intresse anses nödvändiga, skola anläggas eller genom koncession uppdragas åt enskilde att anlägga, och detta äfven i det fall, att de särskilda förbundsmedlemmarna, genom hvilkas områden järnvägen är afsedd att framdragas, däremot inlägga protest. Någon annan praktisk betydelse har emellertid denna bestämmelse hitintills icke haft än att riket i kraft af densamma utvidgat järnvägsnätet i Elsass-Lothringen. Af vida större betydelse äro däremot åtskilliga i nämnda artikel meddelade bestämmelser, genom hvilka den dittills gällande partikulärlagstiftningen upphäfts eller inskränkts. Sålunda förklaras alla lagbestämmelser, som tilllägga bestående järnvägsbolag rätt att motsätta sig anläggandet af parallell- eller konkurrensbanor, upphäfda för hela riket, redan förvärfvade rättigheter dock oförkränkta. Ej heller kan sådan rätt genom framtida koncessioner tilldelas någon. Vidare stadgas, att hvarje bestående järnvägsbolag är pliktigt att tillåta nya järnbanors anslutning till äldre banor.

Öfriga i riksförfattningen förekommande artiklar rörande järnvägsväsendet (art. 42—47), hvilka för öfrigt

endast i vissa delar gälla Bayern, innehålla hufvudsakligen tariff- och fraktbestämmelser samt föreskrifter, som afse införandet af enhetlig drift och tågplan å de tyska järnvägarna. Af intresse för nu förevarande ändamål är dels art. 43, som öfverlåter åt Tyska riket att föranstalta därom, att järnvägsförvaltningarna städse hålla järnvägarna i ett för nödig trafiksäkerhet tillfredsställande skick och utrusta dem med så stor driftsmateriel, som behofvet kräfver, dels ock art. 47, enligt hvilken hvarje järnvägs ägare är ovillkorligen skyldig att ställa sig till efterrättelse riksmyndigheternas påbud med hänsyn till järnvägarnas begagnande för Tysklands försvar.

I Preussen finnas för närvarande två koncessionslagar, en äldre af år 1838, ursprungligen afsedd att gälla hvarje slag af järnvägsanläggning, samt en yngre af år 1892, hvilken endast afser »Kleinbahnen» och »Privatanschlussbahnen». *Preussen.*

Förstnämnda lag innehåller hufvudsakligen följande bestämmelser: Koncession skall sökas i handelsministeriet eller, numera, i ministeriet för offentliga arbeten samt föreläggas Konungen till beviljande. Endast bolag kan erhålla koncession. I ansökningen skall noggrant angifvas hufvudpunkterna för järnvägen och storleken af det till företagets utförande bestämda aktiekapitalet. Förutom de särskilda villkor, som kunna finnas erforderliga, skall i koncessionen utsättas viss tid, inom hvilken bevis skall företes därom, att det bestämda aktiekapitalet är tecknadt och bolaget bildadt. Planen för järnvägsanläggningen i dess helhet samt alla detaljer och konstruktioner af fordonen äro underkastade ministeriets godkännande. Med beviljande af koncession följer omedelbart rätt att genom expropriation förvärfva sådan mark för järnvägen med därtill hörande anläggningar, upplag m. m., som regeringen anser vara erforderlig, äfvensom rätt att, i den omfattning regeringen bestämmer, mot ersättning, som bestämmes på samma sätt som vid expropriation, samt, om så fordras, mot ställande af borgen, med vissa undantag tillfälligt begagna annans mark för anläggande af provisoriska vägar m. m. Rörande järnvägens och närboende jordägares ömsesidiga rättsförhållanden i öfrigt föreskrifves, att bolaget är skyldigt att anordna och underhålla, i enlighet med regeringens

beprövande, alla anläggningar i afseende å vägar och öfvergångar, stängsel, bevattningsanordningar m. m., som regeringen finner erforderliga till skydd mot fara och olägenhet vid nyttjandet af närbelägen jord. Uppstår behofvet af sådana anläggningar först efter banans öppnande för trafik såsom följd af förändringar, som öfvergått närliggande egendom, är bolaget visserligen pliktigt att utföra och underhålla dessa anläggningar, men kostnaden härför skall bestridas af vederbörande jordägare, hvilka dessutom hafva att för kostnaden ställa borgen, därest sådan af bolaget fordras.

I fråga om bolagets skyldigheter med afseende å banans byggande och driften å järnvägen är stadgadt, att ministeriet för offentliga arbeten skall utsätta viss tid, inom hvilken anläggningen bör vara färdig, och kan borgen härför fordras. Fullbordas ej anläggningen inom bestämd tid, kan densamma efter ett ytterligare anstånd på sex månader såsom sluttermin för banans fullbordande i befintligt skick utbjudas på offentlig auktion för bolagets räkning med skyldighet för köparen att fullborda anläggningen. Järnvägen får ej öppnas för allmän trafik, förrän efter föregången besiktning tillstånd därtill lämnats af ministeriet för offentliga arbeten, hvilket jämväl utfärdar trafikreglemente. Bolaget är skyldigt och kan i administrativ väg tillhållas att städse underhålla banan med tillhörigheter i sådant skick, att transporterna kunna ske på ett för trafiksäkerheten betryggande och mot företagets ändamål svarande sätt. För all skada, som genom järnvägens trafikerande tillskyndas personer eller gods, som transporteras å banan, eller andra personer och dem tillhörig egendom, ansvarar bolaget, för så vidt det icke kan visas, att skadan orsakats antingen genom eget förvållande af den, som skadan lidit, eller ock genom någon yttre omständighet, som icke kunnat förekommas.

Egendomlig för den preussiska koncessionslagen är bestämmelsen i § 26, att det koncessionsinnehafvande bolaget endast under de tre första kalenderåren är berättigadt att utan konkurrens ensamt bedrifva trafiken å järnvägen, därvid bolaget under iakttagande af vissa villkor jämväl äger efter eget godtfinnande bestämma taxan för såväl person- som godsbefordran. Efter denna tids förlopp kan ministeriet för offentliga arbeten meddela äfven andra rättighet att ombesörja trafik å banan mot erläggande af

s. k. »Bahngeld», hvilken, intill dess företaget fullständigt amorterats, för en period växlande emellan 3 och 10 år bestämmes på i lagen närmare angifvet sätt och hvilken, sedan bolaget godtgjorts kostnaderna för banans drift och underhåll, stadgad ersättning till reservfond samt de bolaget åliggande onera, icke får öfverstiga 10 eller understiga 6 procent å anläggningskapitalet, men som efter nämnda tidpunkt skall motsvara endast kostnaderna för järnvägens förvaltning och underhåll. Hitintills lärer emellertid denna föreskrift icke i något fall vunnit praktisk tillämpning.

Staten förbehålles rätt att, sedan 30 år förflutit från det järnvägen öppnats för trafik, samt efter därom ett år i förväg framställdt yrkande inlösa järnvägen med tillbehör mot ersättning, hvilken, därest godvillig öfverenskommelse ej kan träffas, skall utgöra 25 gånger den årliga utdelning, som i medeltal utbetalats till delägarna under de sista fem åren; och skall staten blifva ägare till hela järnvägen med tillbehör och inventarier samt öfvertaga bolagets alla skulder och tillgångar, äfvensom befintlig reservfond.

För krigsskador, vare sig desamma förorsakats af fienden eller skett i försvarets intresse, äger bolaget icke rätt till ersättning af staten.

Bolaget är skyldigt att utan ersättning öfvertaga transport af bref, penningar och andra försändelser, som äro underkastade posttvång, samt är äfven i öfrigt ålagdt omfattande förpliktelser gentemot postverket.

Beträffande förhållandet till ny järnväg, som utgör fortsättning af eller sidoförbindelse till äldre järnväg, är stadgadt, att den äldre järnvägens ägare är skyldig medgifva den nya banans anslutning samt tillåta det anslutande bolaget att äfven före utgången af de tre första kalenderåren bedrifva trafik å den gamla järnvägen och att vidtaga erforderliga ändringar å banan, t. ex. utläggande af ett andra spår. Angående sättet för anslutningen samt rörande förhållandet mellan de båda bolagen, särskildt beträffande godtgörelsen för trafikens bedrifvande af det anslutande bolaget å det äldre bolagets järnväg under tiden före utgången af de första tre åren, beslutar ministeriet för offentliga arbeten.

För utöfvande af statens inspektionsrätt är föreskrifvet, att ett statens ombud hos järnvägen skall utses, till hvilket

bolaget har att vända sig i alla frågor, som röra dess förhållande till staten.

Slutligen är stadgadt att, om bolaget eftersätter något af de i lagen eller i koncessionen meddelade villkoren och rättelse icke följer inom en tid af minst tre månader efter anmaning, koncessionen skall vara förverkad och banan med rullande materiel och allt tillbehör för bolagets räkning säljas å offentlig auktion.

Lagen har tillämpning äfven på äldre bolag, och skola alla järnvägsbolag vara underkastade de bestämmelser, som framdeles kunna af Konungen meddelas, utan rätt till skadeersättning i annat fall än där de nya bestämmelserna medföra minskning af bolagens inkomster eller ökning af deras utgifter.

1838 års lag var endast tillämplig på järnvägar i egentlig mening, d v. s. sådana, som ingå i det allmänna järnvägsnätet och äro af betydelse för den allmänna samfärdseln, hvaremot den icke afsåg de smärre järnvägar af uteslutande eller hufvudsakligen lokal betydelse, hvilka så småningom i stor mängd uppstått. Dessas rättsliga ställning var därför intill utfärdandet af 1892 års lag angående »Kleinbahnen» och »Privatanschlussbahnen» tämligen obestämd. Sistnämnda lag har till syftemål att reglera dylika järnvägars rättsliga ställning äfvensom att i koncessionsförfarandet medgifva vissa lättnader för dem. Definitionen å »Kleinbahnen» är negativ. Med »Kleinbahnen» förstås sådana för allmän trafik afsedda järnvägar, som på grund af sin ringa betydelse för det allmänna järnvägsnätet icke äro underkastade förenämnda lag af år 1838. Huruvida en järnväg är att hänföra till »Kleinbahn» eller ej, beror på statsministeriets afgörande. Särskildt inbegripas därunder i regel sådana banor, som förmedla trafik endast inom en kommun eller inom grannkommuner, äfvensom järnvägar, å hvilka lokomotiv ej användas. »Privatanschlussbahnen» åter äro, såsom namnet antyder, sådana enskilda, för allmän samfärdsel icke afsedda järnvägar, hvilka likväl stå i omedelbar spårförbindelse med det allmänna järnvägsnätet eller med »Kleinbahnen» på sådant sätt, att ett öfverförande af transportmateriel kan äga rum.

För anläggande och trafikerande af »Kleinbahnen» likasom ock för väsentliga utvidgningar eller förändringar af dylika järnvägsföretag, deras anläggningar och drift erfordras endast,

att vederbörande administrativa myndighet, i allmänhet regeringspresidenten (motsvarande Konungens Befallningshafvande i Sverige), därtill lämnar tillstånd med eller utan samråd med vederbörande järnvägsmyndighet. Vid pröfning af ansökan om dylikt tillstånd, som i förekommande fall får meddelas först efter hörande af vissa myndigheter, skall hänsyn tagas endast till banans och trafikmaterielens beskaffenhet, skyddet mot skadliga verkningar af anläggningen och driften, trafikpersonalens tekniska kompetens och pålitlighet samt tillvaratagandet af den allmänna trafikens intressen. Ansökningen skall åtföljas af erforderlig utredning för bedömande af företaget i tekniskt och ekonomiskt hänseende, särskildt af plan för byggandet. Skall allmän väg nyttjas för anläggningen, erfordras medgifvande därtill af de väghållningsskyldige.

Tillståndet meddelas för alltid eller för viss tid. Med detsamma följer skyldighet att verkställa och underhålla de anläggningar, som den koncessionerande myndigheten anser nödiga för tryggande af närbelägna fastigheter mot fara och olägenheter eller i det allmännas intresse. Arbetet å järnvägsanläggning, afsedd för drift med maskinkraft, får icke börja, förrän plan därför fastställts. Dylik järnväg likasom öfriga »Kleinbahnen» får icke öppnas för trafik, utan att tillstånd af den koncessionerande myndigheten lämnats, och skall såväl själfva banan som ock lokomotiven tid efter annan undergå besiktning af behörig myndighet. Vid tillståndets beviljande kan utsättas viss tid, inom hvilken, vid påföljd af vite, banan skall vara färdig och för trafik öppnad, och kan säkerhet härför fordras. Likaså kan vite bestämmas och säkerhet fordras för driftens ordentliga upprätthållande. Koncessionen kan förklaras vara utan verkan, om banans anläggning och öppnande för trafik ej sker inom bestämd tid, och den kan återkallas, därest byggandet eller trafikerandet utan giltig orsak afbrytes eller koncessionsinnehafvaren upprepade gånger i väsentlig mån gör sig skyldig till åsidosättande af koncessionsvillkoren eller de enligt ifrågavarande lag honom åliggande förpliktelser. I händelse af koncessionens upphörande eller återkallande äger ministern för offentliga arbeten besluta, om och i hvad mån förelagda viten skola uttagas samt huru desamma skola användas.

Vid meddelandet af tillstånd till anläggande af järnväg har vederbörande myndighet att lämna erforderliga före-

skrifter rörande befordringsafgifter och ordnande af tidtabellen. Under minst fem år efter banans öppnande för trafik äger järnvägen att själf bestämma taxan för såväl person- som godsbefordran. Med afseende å uppfyllande af de i koncessionen stadgade villkor samt af de uti ifrågavarande lag gifna föreskrifter står järnvägen under kontroll af den koncessionsgifvande myndigheten. De järnvägar, som inrättats för drift med maskinkraft, äro dessutom i tekniska frågor underkastade kontroll af behörig järnvägsmyndighet.

»Kleinbahnen» äro skyldiga tåla, att andra järnvägar till dem vinna anslutning, därest den myndighet, som lämnat tillstånd till banans anläggande, med hänsyn till dess konstruktion och drift så anser lämpligt. Å andra sidan kunna »Kleinbahnen», efter medgifvande af ministern för offentliga arbeten, påkalla anslutning till sådana järnvägar, som afses i 1838 års lag. Platsen och sättet för sammanslutningen äfvensom förhållandet mellan de båda järnvägarna, i synnerhet beträffande ersättningsfrågor, bestämmas i förra fallet af den myndighet, som medgifvit anläggandet af den bana, till hvilken anslutningen skall ske, och i senare fallet af ministern för offentliga arbeten.

Äfven nu ifrågavarande järnvägar äro, under förutsättning att de vunnit en sådan betydelse för den allmänna samfärdseln, att de äro att anse såsom del af det allmänna järnvägsnätet, underkastade statens inlösningsrätt. Löseskillingen skall utgöra antingen, i enlighet med bestämmelserna i 1838 års lag, tjugufemdubbla beloppet af banans medelinkomst under de senaste fem åren (affärsvärdet) eller ock ett belopp, motsvarande fulla värdet af alla de föremål, som tillsammans bilda banan (sakvärdet). Sistnämnda beräkningsgrund kommer till användning antingen på yrkande af staten, om koncessionsinnehafvaren underlåtit fullgöra sin skyldighet att föra räkenskaper, eller ock på yrkande af koncessionsinnehafvaren, för den händelse att staten gör bruk af sin inlösningsrätt inom 15 år efter järnvägens tillkomst. I det senare fallet skall sakvärdet ökas med 20 procent, om staten inlöser banan inom de första fem trafikåren, men eljest med 10 procent. Beräknas lösesumma efter järnvägens sakvärde, öfvertager staten järnvägens fordringar och skulder endast därest öfverenskommelse därom träffats.

För byggande och trafikerande af »Privatanschlussbahnen» erfordras offentlig myndighets tillstånd, endast om

banan skall inrättas för drift med maskinkraft. Tillstånd till anläggande af dylika banor meddelas äfven i detta fall i regel af regeringspresidenten i samförstånd med vederbörande järnvägsmyndighet. Pröfningen inskränker sig dock till banans och trafikmaterielens beskaffenhet, viss trafikpersonals tekniska kompetens och pålitlighet samt skydd mot skadliga verkningar af anläggningen och driften. Äfven för detta slag af järnvägar gäller, att allmän väg icke får för anläggningen nyttjas utan vederbörligt medgifvande, att plan för byggandet skall fastställas af den myndighet, som meddelat tillstånd till anläggningen, att koncessionsinnehafvaren är skyldig verkställa och underhålla erforderliga anläggningar till närliggande fastigheters skyddande mot fara och olägenheter äfvensom sådana anläggningar, som i det allmännas intresse finnas nödiga, att banan ej får öppnas för trafik, förrän myndighets tillstånd därtill lämnats, samt att de för driften använda maskinerna och deras underhåll äfvensom vidtagna åtgärder för vidmakthållande af själfva bananläggningen och iakttagande af öfriga för järnvägen gällande föreskrifter äro underkastade kontroll af behörig myndighet. Tillstånd till anläggande af »Privatanschlussbahnen» kan återkallas. om för detsammas tillgodonjutande stadgade villkor upprepade gånger i väsentlig mån åsidosättas.

De i lagen gifna bestämmelserna rörande såväl »Kleinbahnen» som »Privatanschlussbahnen» gälla i vissa delar äfven för dylika järnvägar, som tillkommit före lagens trädande i kraft. På yrkande af sådan järnväg blir lagen i dess helhet å densamma tillämplig; å andra sidan kan iakttagande af lagens föreskrifter göras till villkor för tillstånd att utvidga eller förändra järnvägen.

Bayern.

I Bayern finnes icke någon koncessionslag utan gäller därstädes en år 1855 utfärdad kungl. förordning angående utförande af järnvägsanläggningar. Första afdelningen af förordningen handlar om järnvägar, som äro afsedda att tjäna såsom offentligt transportmedel för personer och gods eller genom hvilka allmän väg skall förändras till järnväg. Härvid skiljes mellan två slag af koncession: »Projektierungskonzession» eller tillstånd till förarbeten för en järnväg och »Eisenbahnkonzession» eller tillstånd till en järnvägs byggande och trafikerande. Koncession af det förra

slaget meddelas, i samråd med vissa andra departement, af statsministeriet för handel och offentliga arbeten, men koncession af det senare slaget utaf konungen på ansökan hos sistnämnda departement. »Projektierungskonzession» kan beviljas enskilde, korporationer eller bolag, men endast om något hinder ej möter vare sig med afseende å sökandens person eller på grund af privaträttsliga eller allmänna orsaker. Dylik koncession medför rätt för innehafvaren att på egen bekostnad och mot gäldande af full skadeersättning till jordägare under offentlig kontroll företaga nödiga förarbeten, särskildt mätningar och nivelleringar, men innebär icke rätt att erhålla tillstånd till den projekterade järnvägens anläggande. »Projektierungskonzession» upphör, om de vid dess beviljande stadgade villkor icke iakttagas och efter utgången af den för dess giltighet bestämda tid, hvarefter dock ny koncession kan erhållas.

Ansökan om järnvägskoncession skall innehålla hänvisning till erhållen »Projektierungskonzession», redogörelse för fördelarna af järnvägsföretaget, behörigen utarbetad byggnadsplan och kostnadsförslag med angifvande af tidpunkten för arbetets påbörjande, planen för dess bedrifvande och den beräknade tiden för dess fullbordande, angifvande af sättet för erforderliga penningemedels anskaffande samt, då sökanden är ett bolag eller personer, som ämna bilda ett sådant, vissa uppgifter rörande bolaget. Koncession meddelas på bestämd tid, högst 99 år från järnvägens öppnande för trafik, och efter denna tids utgång öfvergår järnvägen med alla tillbehör omedelbart till staten utan annan ersättning än för koncessionsinnehafvarens lösa egendom och för trafiken afsedda lokomotiv, vagnar och andra inventarier, därest staten vill lösa dessa. Äfven före koncessionstidens slut kan staten inlösa järnvägen mot den ersättning, som tilläfventyrs blifvit bestämd vid koncessionens beviljande eller vid meddelande af tillstånd att upplåta järnvägen för trafik, eller hvarom öfverenskommelse träffas. Med koncession äro vissa rättigheter förbundna. Först och främst erhåller koncessionsinnehafvaren så till vida uteslutande rätt till järnvägsanläggningen i fråga, att ingen annan äger att under koncessionstiden anlägga någon för allmän trafik afsedd järnväg, som sätter den befintliga järnvägens ändpunkter i förbindelse med hvarandra utan att beröra nya, ur strategisk, politisk eller kommersiell synpunkt

viktigare mellanpunkter,* hvaremot hinder ej finnes att koncessionera eller genom statens försorg anlägga bibanor och fortsättningsbanor. Vidare medför koncessionen rätt att genom expropriation förvärfva den för anläggningen behöfliga mark samt att på järnvägen befordra personer och gods enligt fastställd tariff, postregalet dock oförkränkt. Däremot innebär beviljandet af koncession, enligt hvad i förordningen uttryckligen framhålles, icke någon garanti från statens sida beträffande planens ändamålsenlighet eller företagets ekonomiska bärkraft, i följd hvaraf anspråk mot staten icke kunna framställas, därest företaget icke skulle visa sig så fördelaktigt, som beräknats. Ej heller är staten skyldig gälda skadestånd, i händelse en järnväg i krigstid förstöres eller driften hämmas eller inställes. Af koncessionsinnehafvares skyldigheter må följanda framhållas. Järnvägsbyggnaden likasom trafikmaterielen skall städse befinna sig i sådant skick, att trafiken kan med säkerhet och på ändamålsenligt sätt uppehållas. För trafiksäkerhetens tillgodoseende lämnade föreskrifter skola noggrant fullgöras. Kostnader för särskild polisuppsikt under järnvägsbyggandet och för ökad läkarvisitation bland de vid byggnaden anställda arbetare drabba koncessionsinnehafvaren. Af järnvägsanläggningen föranledda skador å vägar, broar och andra kommunikationsmedel skola af koncessionsinnehafvaren afhjälpas, likasom ock broar, vattenaflopp o. d., som blifva erforderliga på grund af järnvägsanläggningen, skola utföras och för framtiden underhållas af koncessionsinnehafvaren. Utan ersättning skall längs järnvägen uppsättas telegrafledning. Järnväg får ej öppnas för trafik, förrän, efter föregående besiktning, vederbörande ministerium därtill meddelat tillstånd. Beträffande trafikpersonalens kompetens o. d. äro vissa föreskrifter lämnade; för antagande af vissa tjänstemän fordras godkännande af vederbörande Bezirksregierung. Transporttaxorna fastställas af vederbörande ministerium, hvilket äfven äger bestämma tidtabellen samt meddela föreskrifter angående ordnandet af samtrafiken med andra järnvägar. Slutligen har koncessionsinnehafvaren vissa skyldigheter med afseende å post- och trupptransporter.

---

* Detta stadgande har emellertid, såsom ofvan framhållits, satts ur kraft genom riksförfattningens § 41 för tiden från och med år 1871.

Koncession upphör, då den tidrymd, för hvilken den meddelats, gått till ända, samt om stadgad tid för banans eller viss bansträckas fullbordande eller öppnande för trafik försittes äfvensom där bolag, som erhållit koncession, åsidosätter de vid bolagsordningens fastställande af konungen föreskrifna villkor. Härförutom äger vederbörande ministerium lägga kvarstad å järnvägen, om koncessionsinnehafvaren skulle upprepade gånger trots anmaning underlåta att ställa sig till efterrättelse behörig myndighets föreskrifter eller handla i strid mot koncessionsvillkoren eller trafikreglementet.

I andra afdelningen af ifrågavarande förordning stadgas angående järnvägar, uteslutande afsedda för enskild trafik. För anläggandet af sådana järnvägar, vare sig de skola drifvas med lokomotiv eller med hästkraft, och vare sig anläggningen utföres på egen eller annans mark, erfordras tillstånd i politiväg af vederbörande Bezirksregierung. Detta tillstånd kan återkallas, om föreskrifna villkor ej iakttagas och särskildt i det fall, att banan skulle användas för allmän trafik.

Slutligen stadgas i förordningen, att anläggande af järnväg, som drifves hvarken med lokomotiv eller med hästkraft, behöfver vara koncessionerad af sistnämnda myndighet endast i det fall, att banan skall beröra allmänna vägar.

Sachsen. I konungariket Sachsen finnes icke någon lag om koncession å enskilda järnvägar, utan är dessas rättsliga ställning hufvudsakligen beroende af praxis. De enda författningarna i ämnet utgöras dels af en förordning af år 1851, som afser att särskilja olika myndigheters befogenhet med afseende å järnvägarnas inre förvaltning, dels ock af en år 1872 af civil- och finansministerierna utfärdad, delvis föråldrad förordning angående de formella förutsättningarna för koncessions beviljande.

Württemberg. Den i konungariket Württemberg gällande koncessionslag är af år 1843 och innehåller hufvudsakligen endast följande, mycket knapphändiga bestämmelser, hvilka i de särskilda koncessionerna kompletteras. För byggande af enskild järnväg erfordras regeringens tillstånd, och skall vid koncessions beviljande meddelas sådana bestämmelser, som äro erforderliga för att tillförsäkra staten kontrollrätt öfver

banans byggande, drift och förvaltning. Med ständernas bifall kan enskild järnvägsanläggning allt efter densammas större eller mindre allmänna betydelse af staten garanteras en viss nettoinkomst, uppgående till högst 3½ procent af anläggningskapitalet. Denna garanti gäller dock endast viss bestämd tid och upphör äfven före denna tids förlopp, så snart järnvägen under 10 på hvarandra följande år lämnat en nettoinkomst af i medeltal 4 procent. Har räntegaranti lämnats af staten, äger staten när som helst rätt att inlösa järnvägen med ett belopp, som, om inlösandet sker efter 25 år från banans öppnande för trafik, motsvarar anläggningskapitalet, men eljest öfverstiger detta med 15 procent. Om däremot räntegaranti ej lämnats, inträder statens inlösningsrätt först efter det järnvägen i 25 års tid varit öppnad för trafik. I detta fall skall löseskillingen, om inlösningen sker efter 50 år från järnvägens öppnande, motsvara anläggningskapitalet, men om inlösningen sker tidigare, ökas med 10 procent.

Baden.

För storhertigdömet Baden gäller en lag af år 1900 angående förfarandet vid meddelande af tillstånd till järnvägsanläggningar. Med järnvägar enligt nämnda lag förstås vägar, på hvilka de för transport afsedda fordonen röra sig på fastlagda järnskenor eller spår. I afseende å järnvägarnas rättsliga ställning skiljer lagen mellan tre olika slag af järnvägar, nämligen »Hauptbahnen», hvilka äro underkastade det för Tysklands hufvudjärnvägar gällande trafikreglemente, »Nebenbahnen», för hvilka gäller banordningen för de tyska bibanorna, samt »Kleinbahnen», hvilka hafva endast ringa betydelse för den allmänna samfärdseln samt hufvudsakligen förmedla ortstrafiken inom en kommun eller inom grannkommuner och som på grund däraf icke äro underkastade nyssnämnda trafikreglemente och banordning. För »Kleinbahnen» gäller en af ministeriet för det storhertigliga huset och för yttre angelägenheter år 1901 utfärdad driftsordning. Koncession, som för olika slag af järnvägar meddelas af olika ministerier, erfordras för anläggande och trafikerande af hvarje järnväg, som är afsedd för allmän trafik och som icke utföres af staten, äfvensom för utvidgande eller förändring af sådan järnväg eller dess drift. Koncessionsansökning skall ingifvas till vederbörande ministerium och åtföljas af erforderlig teknisk och finansiell

utredning. Den delgifves i regel de kommuner, genom hvilka järnvägen skall framgå, och får mot flertalet kommuners protest icke beviljas, för så vidt icke skäl af allmän vikt tala för bifall. Koncession meddelas endast på viss tid. I koncessionsurkunden skola koncessionsinnehafvarens rättigheter och skyldigheter angifvas, hvarjämte staten, som alltid äger utöfva kontroll öfver järnvägens anläggning, underhåll och drift, kan därutöfver förbehållas vissa befogenheter, såsom rätt att inköpa anläggningen, att fastställa plan för järnvägslinjen med tillhörande byggnader och inrättningar, att bestämma antalet af och läget för stationer samt trafikmaterielens beskaffenhet och antal, äfvensom att fastställa transporttaxa och tidtabeller. Om järnvägen icke inom bestämd tid fullbordas eller öppnas för trafik, kan koncessionen förklaras förverkad.

För utförande och trafikerande af banor, som icke skola betjäna den allmänna samfärdseln men omedelbart anslutas till allmänt trafikerade järnvägar, erfordras, om banan inrättas för drift med maskinkraft och icke för ägarens räkning trafikeras af staten, tillstånd i politiväg. Detta tillstånd meddelas af det ministerium, som har uppsikt öfver den järnväg, till hvilken anslutningen skall ske, och föregås endast af en pröfning angående banans och trafikmaterielens beskaffenhet samt trafikpersonalens tekniska kompetens och pålitlighet.

Hessen. För storhertigdömet Hessen gäller en lag af den 29 maj 1884 angående »Nebenbahnen», hvarmed förstås sådana järnvägar, hvilka drifvas med ånga eller andra mekaniska motorer, men däremot icke s. k. hästbanor. Ansökan om koncession å anläggande och trafikerande af dylika järnvägar skall ingifvas till finansministeriet och afgöras af regeringen. I enlighet med för hvarje särskildt fall utfärdade speciallagar medverkar staten till utförande af »Nebenbahnen», som äro afsedda att tillföra hufvudbanor lokaltrafik eller att sammanbinda flera hufvudbanor. Statens medverkan, hvilken förutsätter att all för järnvägen erforderlig jord kostnadsfritt och fri från inteckning tillhandahålles af vederbörande jordägare, kommuner, korporationer eller öfriga intressenter, kan bestå antingen däri, att banan bygges och trafikeras på statens bekostnad, eller däri att staten öfvertager driften af järnvägen eller lämnar bidrag en gång för

alla till järnvägens byggande och första utrustande med trafikmateriel eller ock, därest banan skall byggas af ett aktiebolag, däri, att staten tecknar aktier i detta. Vid koncessions beviljande skall regeringen förbehållas rätt att bestämma järnvägens sträckning, läget för och antalet af stationer och hållplatser, att pröfva förslag till alla för järnvägsdriften afsedda byggnader och inrättningar och till rullande materielens konstruktion och omfattning. Vidare fastställer regeringen tidtabell och maximihastigheten för tågen äfvensom transporttaxa samt utöfvar kontroll öfver banans byggande och driftens anordning. Till säkerhet för fullgörandet af de förpliktelser, som åligga koncessionsinnehafvaren med afseende å banan och driften, kan ställandet af borgen fordras och föreskrift meddelas, att koncessionsinnehafvaren vid åsidosättande af sina skyldigheter är förfallen till visst konventionalstraff. Regeringen äger återkalla koncessionen, därest dennas innehafvare icke ställer sig till efterrättelse de med afseende å banans byggande meddelade föreskrifter, i hvilket fall anläggningen kan försäljas. Afbrytes åter driften å järnvägen helt och hållet eller delvis eller kommer järnvägen eller trafikmaterielen i så dåligt skick, att trafiksäkerheten äfventyras, äger regeringen på koncessionsinnehafvarens räkning och risk låta omedelbart vidtaga de för trafikens uppehållande erforderliga åtgärder. Om koncessionsinnehafvaren icke inom tre månader därefter på tillfredsställande sätt styrker, att han är i stånd att ånyo öfvertaga och ordentligt ombesörja driften, kan koncessionen förklaras förverkad och regeringen är berättigad att försälja järnvägen med allt tillbehör samt på annan öfverlåta rättigheten att trafikera banan.

Ett med den preussiska lagens bestämmelser om rätt för annan än ägaren att trafikera en järnväg jämförligt stadgande förekommer äfven i den hessiska lagen, i det att regeringen, därest sådant finnes vara i offentligt intresse erforderligt, kan ålägga en järnvägs ägare att på en anslutande järnvägs förvaltning öfverlåta driften mot skyldighet för sistnämnda järnvägsförvaltning att erlägga årlig afgäld till belopp motsvarande den genomsnittliga nettoinkomsten under de senaste tre åren men i hvarje fall icke understigande $4^1/_2$ procent å anläggningskapitalet.

Slutligen föreskrifves, att, därest förutsättningarna för en järnvägs karaktär af »Nebenbahn» skulle bortfalla, kon-

cessionsinnehafvaren kan tillhållas att själf förändra banbyggnaden och driften i enlighet med de för hufvudbanorna gällande bestämmelser eller att för detta ändamål på annan öfverlåta antingen både järnvägsanläggningen och trafikerandet af densamma, i hvilket fall ersättning motsvarande anläggningskapitalet skall erläggas, eller ock endast järnvägens trafikerande mot erläggande af årlig afgäld på sätt nyss nämnts.

De närmare bestämmelserna angående hvad som skall iakttagas innan koncession meddelas samt koncessionsinnehafvares skyldigheter med afseende å banas byggande och trafikens handhafvande äfvensom rörande statens kontrollrätt innehållas i en den 13 juni 1885 utfärdad förordning. Ur denna synes här böra anföras endast, att finansministeriets tillstånd erfordras till företagande af undersökningar och förarbeten för anläggning af »Nebenbahnen», att järnvägen icke får, vare sig helt eller delvis, upplåtas till allmän trafik förr än finansministeriet efter förutgången besiktning därtill lämnat särskildt tillstånd, att utnämningar af de högsta trafiktjänstemännen kräfva regeringens godkännande samt att, därest koncession skulle meddelas annan å en med en äldre järnväg konkurrerande bana, den äldre järnvägens ägare icke är berättigad till någon som helst skadeersättning.

Hvarken ofvanberörda lag eller förordning innehåller någon föreskrift om rätt för staten att inlösa »Nebenbahnen». Bestämmelser härom återfinnas däremot i de särskilda koncessionsurkunderna. I en sådan af år 1903 heter det, att koncessionen gäller för 50 år. Efter denna tids förlopp eller i händelse bolaget dessförinnan kommer i likvidation eller upplöses, äger staten öfvertaga banan mot erläggande af ett utaf tre gode män fastställdt belopp, motsvarande det dåvarande värdet af anläggningen och driftsmaterielen med afdrag af värdet för själfva marken och af lämnadt statsbidrag. Efter förloppet af 20 år från banans öppnande för trafik äger staten att efter sex månader förut gjord anmälan när som helst öfvertaga driften af densamma mot erläggande af årlig afgäld, och följer med öfvertagandet af driften äfven rätt att nyttja befintlig reserv- och förnyelsefond.

Mecklenburg-Schwerin. Vid koncessionerande af enskilda järnvägar inom storhertigdömet Mecklenburg-Schwerin tillämpas en förordning

af år 1898 angående »Kleinbahnen». För anläggande och trafikerande af en »Kleinbahn» äfvensom för utvidgning eller förändring af sådan fordras tillstånd af inreministeriet, om banan är afsedd för allmän trafik, samt äfven i andra fall, försåvidt driften helt eller delvis skall ombesörjas med maskinkraft eller banan skall sättas i omedelbar spårförbindelse med någon hufvudbana, bibana eller annan med maskinkraft drifven »Kleinbahn», eller ock allmänna vägar skola för banan nyttjas eller af densamma beröras. Inreministeriets medgifvande fordras dessutom för öfverlåtelse af koncession eller i densamma förlänad rättighet, för pantsättning helt eller delvis af »Kleinbahnen» som äro upplåtna för allmän trafik, för försäljning af för järnvägen förvärfvad mark samt för sammanslagning af olika järnvägsförvaltningar. Däremot gäller förordningen icke i fråga om före densammas utfärdande befintliga »Kleinbahnen» och ej heller sådana järnbanor, som hufvudsakligen äro afsedda för personbefordran på gata i stad eller som äro flyttbara eller som, jämte det de egentligen tjäna landtbruks- eller industriella ändamål, framgå endast inom *en* kommun och endast korsa allmänna vägar. Förutom vissa i förordningen förekommande ordningsföreskrifter samt ett med den preussiska lagen af år 1838 öfverensstämmande stadgande angående skyldighet att ersätta skada i följd af järnvägs drift, innehåller förordningen i väsentliga punkter enahanda föreskrifter som den preussiska lagen angående »Kleinbahnen». Endast en olikhet i afseende å bestämmelserna rörande statens inlösningsrätt torde böra framhållas. Inreministeriet äger nämligen inlösa hvarje, för offentlig trafik afsedd »Kleinbahn» jämte allt tillbehör, sedan 10 år förflutit från dess öppnande för dylik trafik. Inlösningspriset skall, allt efter koncessionsinnehafvarens godtfinnande, motsvara antingen 25 gånger den nettovinst, som koncessionsinnehafvaren kan styrka, att företaget i medeltal lämnat under de senaste 5 åren, eller ock det för banan använda anläggningskapitalet. Om sistnämnda beräkningsgrund användes, skall dock, därest banan med tillhörigheter och rullande materiel undergått väsentlig försämring, från anläggningskapitalet afdragas ett, efter sakkunniges bedömande, mot försämringen svarande belopp.

Österrike. Bestämmelser i fråga om meddelande af koncession å enskilda järnvägsanläggningar äro i Österrike gifna i en den 14 september 1854 utfärdad förordning af hufvudsakligen följande innehåll. I fråga om enskild järnväg, som är afsedd att upplåtas för allmän trafik, erfordras särskildt tillstånd från statens sida icke blott till utförande af själfva järnvägsanläggningen med därtill hörande inrättningar utan äfven till vidtagande af nödiga undersökningar för densamma. I senare fallet har ministeriet för handel, industri och allmänna arbeten (sedan 1896 järnvägsministeriet) att pröfva gjorda framställningar i samråd med finansministeriet och det högsta armébefälet; hvad åter angår koncession å utförande af själfva järnvägsanläggningen meddelas densamma af kejsaren. Tillstånd till vidtagande af undersökningar beviljas för viss kortare tid, i regel högst 6 månader, och skall ansökan om dylikt tillstånd vara åtföljd af en plan för företaget, särskildt utvisande, åtminstone i allmänna drag, riktningen för den ifrågasatta järnvägen, hvarjämte skall angifvas såväl den tid, inom hvilken undersökningarna äro afsedda att påbörjas, som ock den beräknade tiden för deras afslutande. Beviljande af tillstånd till utförande af undersökningar för en järnväg, hvari jämväl innefattas rätt att beträda enskilda personer tillhörig egendom och att å sådan mark utföra erforderliga tekniska arbeten, medför ej någon företrädesrätt till koncession å samma järnväg och ej heller någon annan befogenhet med andras uteslutande. Flera personer kunna därför erhålla medgifvande att hvar för sig verkställa undersökningar för samma järnvägslinje. Efter förloppet af den tid det meddelade tillståndet gäller anses detta hafva upphört, men kan förnyas.

Ansökan om erhållande af koncession å anläggande af en järnväg ingifves till järnvägsministeriet och skall däri styrkas, att sökanden erhållit tillstånd att företaga för järnvägen erforderliga undersökningar och att den ifrågasatta banan kommer att medföra fördel för det allmänna. Därjämte skall uppgifvas, på hvad sätt det är afsedt att anskaffa för företagets genomförande nödiga medel, samt bifogas plan för järnvägen med tillhörande kostnadsförslag. Järnvägsministeriet förbehålles rätt att i förekommande fall påfordra, att sökanden ställer borgen, eller, då fråga är om bolag, att ett tillräckligt belopp för före-

tagets genomförande redan blifvit af delägarna garanteradt. Innan en koncessionsansökning kan upptagas till afgörande, skall noga tillses, att själfva bananläggningen med tillhörande inrättningar icke innehåller något, som strider mot lag eller allmänt intresse eller mot redan förvärfvad enskild rätt, och särskildt att järnvägen så utföres, att hvarje skada å angränsande mark, byggnader m. m. undvikes. För detta ändamål kan i hvarje enskildt fall inom det kronland, genom hvilket järnvägen är afsedd att framdragas, på uppdrag af järnvägsministeriet tillsättas en kommission af sakkunnige, hvilken har att, efter verkställd undersökning och sedan vederbörande intressenter erhållit tillfälle att yttra sig, i ärendet afgifva utlåtande. I samråd med finansministeriet och det högsta armébefälet har därefter järnvägsministeriet att behandla koncessionsansökningen.

Koncession å för allmän trafik afsedd järnväg meddelas blott på i hvarje särskildt fall bestämd tid, ej öfverstigande 90 år, räknad från banans öppnande, helt eller delvis, för allmänt begagnande. Efter koncessionstidens utgång öfvergår äganderätten till själfva järnvägen med därtill hörande mark och byggnader omedelbart och utan ersättning till staten. Den förutvarande koncessionsinnehafvaren får däremot behålla alla uteslutande för järnvägsdriften afsedda föremål, fordon och förråd. Koncessionsinnehafvaren skall öfverlämna järnvägsanläggningen jämte tillhörande byggnader i brukbart skick och åligger det därför särskildt vederbörande myndigheter att vaka öfver att nödiga underhållsarbeten utföras under de sista fem åren före koncessionstidens utgång. I och genom koncessionen erhåller sökanden i regel rättighet att med andras uteslutande anlägga den ifrågavarande järnvägen och därå enligt fastställd taxa befordra personer och gods, så att under koncessionstiden ingen är berättigad att bygga en annan järnväg mellan samma ändpunkter, såvida icke den nya järnvägen berör andra strategiskt, politiskt eller kommersiellt viktiga orter. Dessutom berättigas hvarje järnväg, hvars tillkomst utaf vederbörande statsmyndighet anses nyttig för det allmänna, enligt en lag af den 18 februari 1878 att i den utsträckning, som är nödvändig för järnvägens byggande och drift, expropriera erforderlig mark. Genom expropriation kan järnvägen därvid ej blott förskaffa sig för densamma behöflig jord

och i privat ägo befintliga vattendrag utan äfven förvärfva dels servituts- eller annan sakrätt till fast egendom dels inskränkning, afträdande eller upphäfvande af dylika rättigheter, hvilkas utöfvande är bundet vid ett bestämdt område, dels ock rätt att vidtaga anordningar, hvilka inskränka utöfvandet af äganderätten eller annan rättighet till fast egenom. Expropriationsrätten afser antingen all framtid eller ett kortare tidsförlopp och kan göras gällande beträffande sådan fast egendom, som erfordras för bana, bangårdar samt de för driften behöfliga byggnader och andra inrättningar, för upplag af jord och andra ämnen, som under banans byggande måste aflägsnas, äfvensom för vinnande af nödiga sten- och grustäkter.

Järnvägsförvaltningen åligger vidare att före anläggningens utförande till järnvägsministeriet för fastställelse ingifva detaljerad plan för densamma och att ersätta all den skada, som under byggnadstiden och därefter förorsakas å offentlig eller enskild egendom samt att ställa sig till efterrättelse gällande föreskrifter angående driften å järnvägarna och underkasta sig den kontroll, som kan anses erforderlig. Hvart tredje år skall fastställelse sökas å taxa för transporter af personer och gods — öfverstiger nettoinkomsten 15 %, äger staten därvid påfordra, att transportafgifterna skäligen nedsättas. Järnvägen har dessutom att utan ersättning befordra posten och tillåta uppsättande af en statstelegrafledning utmed banlinjen, samt att verkställa militärtransporter enligt samma taxa, som tillämpas å de af staten trafikerade järnvägarna. Kan godvillig öfverenskommelse icke träffas med angränsande järnvägar rörande uppgörande af tidtabell och anordnande af samtrafik, är järnvägen skyldig att underkasta sig de föreskrifter, som meddelas af järnvägsministeriet. Därest genom järnvägsanläggningens tillkomst allmänna vägar, broar eller andra kommunikationsmedel skulle göras obrukbara eller behöfva underkastas förändringar, åligger det järnvägsförvaltningen att efter myndigheternas beprövande och på sin bekostnad vidtaga erforderliga anordningar för tillgodoseende af trafiken äfvensom att bestrida en eventuell ökning af underhållskostnaderna. Skulle genom järnvägens tillkomst erfordras utförande vid andra trafikleder af särskilda, förut ej befintliga anläggningar såsom broar, dammbyggnader etc., har järn-

vägen icke blott att utan ersättning fullborda desamma utan äfven att för framtiden underhålla dem.

Meddelad koncession å järnvägsanläggning upphör 1) efter utgången af den tid, för hvilken koncessionen blifvit beviljad, och 2) i de fall då hela järnvägen eller särskilda delar af densamma icke blifvit inom fastställd tid fullbordad eller öppnad för allmän trafik. I senare fallet får koncessionsinnehafvaren emellertid behålla för järnvägen förvärfvad mark och därå utförda byggnader, regeringen dock obetaget att åt annan meddela koncession å ifrågavarande järnvägsanläggning eller ock att låta fullborda densamma på statens bekostnad. Därest järnväg trots upprepade anmaningar icke ställer sig myndigheternas föreskrifter till efterrättelse eller åsidosätter väsentliga stadganden i koncessionen eller bryter mot fastställdt reglemente för järnvägsdriften, kan järnvägsministeriet låta genom statens försorg och för järnvägsägarens räkning uppehålla trafiken å järnvägen.

Sådana järnvägar, hvilka staten garanterat en viss årlig nettoinkomst, kan regeringen, jämlikt en lag af den 14 december 1877, bevilja förskott för täckande af driftskostnaderna, och är staten under dylik förutsättning äfvensom i det fall, att järnvägen under de sista 5 åren utfått mer än hälften af den garanterade årsinkomsten, berättigad att själf eller genom andra öfvertaga driften å järnvägen. Denna statens rättighet upphör emellertid, om järnvägen under tre på hvarandra följande år ej tagit i anspråk något dylikt förskott eller af statsmedel mottagit ett belopp motsvarande hälften af den garanterade nettovinsten.

Vid beviljande af koncession å lokalbanor och småbanor (tertiärbanor) böra, jämlikt en lag af den 31 december 1894 — antagen för en tid af 10 år men enligt senare beslut gällande till den 31 december 1908 — i största möjliga utsträckning medgifvas eftergifter i allahanda eljest gällande bestämmelser. Beträffande lokalbanor afse dessa eftergifter ej blott förarbetena för den tillärnade järnvägen, densammas byggande, utrustning och trafikerande, dess skyldigheter i fråga om befordran af posten och gäldande af kostnad för banans öfvervakande utan äfven fraktsatsernas maximibelopp, befrielse från erläggande af expeditionslösen, stämpelafgifter och vissa skatter under 25 år från koncessionens beviljande. Bestämmelser äro dessutom gifna i syfte att direkt underlätta en dylik järnvägsanläggnings tillkomst

genom statens garanti för en viss afkastning af banan, genom beviljande af statsbidrag vare sig på en gång eller medelst årlig subvention samt genom anskaffande på annat sätt af erforderligt anläggningskapital för järnvägen.

Med finansministerns tillstånd kan förvaltningen af statsbanorna medgifva såväl redan förefintliga som tillärnade lokala järnvägar åtskilliga förmåner såsom befrielse i visst fall från skyldighet att deltaga i kostnaderna för statsbanornas centralförvaltning, för begagnande af anslutningsstation och för stationstjänsten å densamma; öfvertagande af driften å lokalbanan antingen för banägares räkning mot ersättning af denne eller ock för egen räkning mot erläggande af en bestämd arrendeafgift; utförande mot ersättning för självkostnaden af de anläggningar, som föranledas af en lokalbanas anslutning till en hufvudbana samt tillhandahållande mot enahanda ersättning af byggnads- och driftsmaterialier, inventarier och trafikmateriel.

I händelse en lokalbanas tillkomst synes ligga i statsbanetrafikens intresse och genom densamma en motsvarande ökning af trafikinkomsterna eller andra finansiella fördelar kunna förväntas uppstå för angränsande statsbanelinjer eller för sådana enskilda järnvägar, som för statens räkning trafikeras, kunna undantagsvis ofvan sist omförmälda, lokalbana förunnade förmåner lämnas utan ersättning eller, där banans ägare är ett aktiebolag, mot erhållande af obligationer, preferens- eller stamaktier i järnvägen. För lokalbanorna kan vidare, såväl under byggnadstiden som sedermera, vid befordran af trafikmateriel, byggnads- och driftmaterialier medgifvas nedsättning i fraktafgifterna till samma fraktsatser, som beräknas vid dylika transporter för statsbanornas egen räkning.

Hvad beträffar statens rättigheter gentemot en dylik järnväg, skall staten i koncessionen förbehållas rättighet såväl att när som helst efter banans fullbordande och upplåtelse för trafik på de villkor, som finnas i koncessionen angifna, inlösa järnvägen som äfven att mot erläggande af skälig afgift befara densamma med hela tåg eller enstaka vagnar i den utsträckning, som kan befinnas erforderlig för tillgodoseende af trafikförbindelserna mellan sådana redan befintliga eller blifvande järnvägar, som af staten trafikeras, förutsatt dock att den regelbundna driften å lokalbanan därigenom icke störes. Erfordras vidtagande af

särskilda anordningar vid lokalbanan för framförande af dylik, densamma ej tillhörande trafikmateriel, skola kostnaderna härför lokalbanan ersättas.

De allmänna riksvägarna få utan särskild ersättning upplåtas till anläggande af lokalbanor, under förutsättning att trafiksäkerheten å vägen därigenom icke sättes i fara. Å militärt viktiga vägar skola sådana anstalter vidtagas, att hela vägbredden i händelse af behof kan för militära ändamål användas. Kostnaderna för de genom banans tillkomst förorsakade vägomläggningar, för hållande i godt stånd af den del af vägen, som användes för järnvägens räkning, liksom ock de genom järnvägen föranledda ökade kostnaderna för vägens underhåll, utgifter för afhjälpande af skador genom högre hand, för nybyggnadsarbeten, som nödvändiggöras af hänsyn till rörelsen å vägen, och för alla de särskilda åtgärder, som äro erforderliga till förekommande af hinder i eller fara för vägtrafiken, skola af järnvägsförvaltningen bestridas. Kostnaderna för öfriga åtgärder, exempelvis för underhåll eller förstärkning af brobyggnader, kunna icke åläggas lokalbanan, såvida icke de ifrågakomna åtgärderna af järnvägsanläggningen föranledts. Vid mobiliserings- och krigstillfälle äro förvaltningarna af lokalbanor förpliktade att utan anspråk på ersättning inställa järnvägstrafiken för så lång tid, som kan af de militära myndigheterna fordras.

Med småbanor (tertiärbanor) afser lagen sådana för allmän trafik afsedda lokalbanor, hvilka äro af ringa betydelse för det allmänna järnvägsnätet, i regel sådana, som förmedla trafiken inom en kommun eller mellan angränsande kommuner, samt alla sådana banor, som icke trafikeras medelst ångkraft. Koncession å dylik järnväg meddelas endast på bestämd tid, i regel högst 60 år. De bestämmelser, som, enligt hvad ofvan nämnts, gälla för lokalbanor, äro med vissa undantag tillämpliga äfven på småbanorna. Statens inflytande med afseende å dessa banors byggande och drift inskränker sig dock till fastställande af en generell plan för anläggningen, öfvervakande af trafiksäkerheten samt beredande af skydd mot skada och olägenheter vid banans anläggande och trafikerande. Ifrågavarande banor kunna endast i inskränkt mån förpliktas att verkställa militärtransporter och äro i öfrigt icke skyldiga att kostnadsfritt fullgöra prestationer för allmänna

ändamål. Taxa för transporter äger banan att själf fastställa, staten dock förbehållet att, om nettobehållningen under tre på hvarandra följande år varit tillräcklig att lämna 6 % ränta å det annorledes än genom prioritetsobligationer anskaffade anläggningskapitalet påbjuda en nedsättning af maximitarifferna. Befrielse från erläggande af skatter är för dessa banor i regel begränsad till 15 år. Genom lagen befullmäktigas slutligen regeringen att vid meddelande af koncession å småbanor utesluta stadganden om rätt för staten att inlösa banan samt om banans hemfallande till staten efter koncessionstidens utgång på sätt i lagen den 14 september 1854 sägs.

Slutligen torde förtjäna omnämnas, att i några af kronlanden dessutom finnas särskilda lagar angående allmänna vägars begagnande för anläggande af lokalbanor och angående åtgärder för befordrande af dylika banors tillkomst.

Frankrike. Man skiljer i Frankrike mellan järnvägar af allmänt intresse, jämförliga med våra statsbanor, men, som bekant, till största delen tillhörande sex stora enskilda bolag, och järnvägar af lokalt intresse.

Beträffande meddelande af koncession å järnvägar af det förra slaget finnas inga allmängiltiga regler uppställda, utan hafva villkoren för anläggande af dylik järnväg för hvarje särskildt fall bestämts genom en mellan staten och vederbörande bolag träffad öfverenskommelse, hvilken i sista hand godkänts genom en särskild lag. Vid uppgörandet af dessa öfverenskommelser, hvilka för öfrigt vid olika tillfällen undergått förändringar, har man utgått endast från hvad som i det gifna fallet betingats af parternas intressen. Mellan de sex stora bolagen och staten träffades under åren 1857 och 1859 sinsemellan öfverensstämmande aftal angående de bestämmelser, som skulle gälla för de järnvägslinjer, hvilka då innehades af bolagen eller å hvilka de erhållit koncession. I hufvudsak äga dessa aftal alltjämt gällande kraft, ehuruväl praxis i flera och viktiga afseenden företer afvikelser från de regler, som i dem upptagits, och hafva tjänat till förebilder för de koncessioner, som sedermera meddelats å banor af allmänt intresse. Deras innehåll är väsentligen följande.

Arbeten för utförande af en järnvägsanläggning af allmänt intresse få icke påbörjas, förrän tillstånd därtill med-

delats. För erhållande af dylikt tillstånd skall fullständig plan för anläggningen ingifvas till ministern för de offentliga arbetena, hvilken äger att däri vidtaga de ändringar, som befinnas ändamålsenliga. Vederbörande bolag är skyldigt att omedelbart inköpa mark och utföra alla konstbyggnader för två spår, men terrasseringsarbetena och rälsutläggningen behöfva till en början afse endast ett spår, dock med förpliktelse för bolaget att efter anmodan af vederbörande myndighet utlägga dubbelspår vare sig å hela järnvägen eller å delar af densamma. Detaljerade bestämmelser äro i aftalen upptagna rörande banbyggnadens utförande, och omfattande befogenheter tillerkännas myndigheterna med afseende å planen för järnvägen. Inom viss, i aftalet bestämd tid skall järnvägsarbetet vara fullbordadt. Bolaget är berättigadt att i enlighet med gällande expropriationsförfattningar förvärfva den för järnvägen erforderliga jord. Därest icke de lokala förhållandena enligt myndigheternas beröfvande lägga hinder i vägen, skall banan föras öfver eller under allmänna stats- eller departementsvägar, hvaremot öfriga vägar få korsas i plan. Vid hvarje korsning i plan skola finnas grindar, och jämväl i öfrigt skall banan vara inhägnad på sätt, som af myndigheterna godkännes. Bolaget skall vidtaga alla erforderliga åtgärder för att trafiken må kunna ohindradt fortgå å de trafikleder, som af järnvägen korsas, och är skyldigt att inom viss bestämd tid hafva utfört nödiga vägomläggningar m. m., under iakttagande, att vägens lutningsförhållanden icke få göras sämre än i koncessionen angifves. Bolaget är underkastadt en mycket ingående kontroll från statens sida därå, att den fastställda planen blifver vid järnvägsarbetets utförande iakttagen, och att de i koncessionen intagna villkor varda fullgjorda. Efter verkställd besiktning kunna delar af järnvägen upplåtas för allmän trafik; sedan järnvägen blifvit i sin helhet fullbordad, skall densamma underkastas afsyning. Bolaget är skyldigt att alltid hålla järnvägen i godt stånd och att vidtaga de åtgärder, som kunna erfordras för trafiksäkerhetens tillgodoseende. De reglementen och öfriga föreskrifter, som för järnvägen utfärdas, skola underställas myndigheternas godkännande. På framställning af bolaget meddelar ministern för de offentliga arbetena bestämmelser såväl rörande tåghastigheten å järnvägen som rörande tidtabellen. Så ofta anledning synes därtill förefinnas, kan,

vid sidan af den sedvanliga kontrollen, på administrativ väg tillsättas särskilda kontrollanter, som äga att taga kännedom om det tillstånd, hvari järnvägen jämte tillhörigheter befinner sig.

Koncession meddelas på en tid af 99 år. Vid koncessionstidens utgång hemfaller själfva järnvägen jämte tillhörigheter omedelbart till staten. Hvad beträffar rullande materiel, materialier, kol, förråd af alla slag, inventarier m. m., kan staten påfordra att få tillösa sig desamma efter värdering och är därtill skyldig, om bolaget det yrkar, vidkommande förråd dock endast i den mån de erfordras för järnvägsdriftens uppehållande under en tid af sex månader. Om bolaget försummar sin plikt att på ett tillfredsställande sätt underhålla järnvägen, äger staten att under de sista fem åren före koncessionstidens utgång använda järnvägens trafikinkomster för detta ändamål. Efter de första femton årens förlopp äger staten att när som helst inlösa banan. Den till bolaget utgående ersättning, i händelse inlösen sker, bestämmes sålunda, att af de sju år, som närmast föregått det, då inlösningen skall verkställas, utväljas de fem år, som lämnat den största nettoafkastningen. Ett belopp, motsvarande medelafkastningen under dessa fem år, skall därefter utbetalas till bolaget under hela den återstående koncessionstiden, dock med iakttagande, att detta belopp icke får understiga nettoafkastningen under det år, som närmast föregick inlösningen. Dessutom skall bolaget erhålla ersättning för de bolagets ofvannämnda tillhörigheter, för hvilka, enligt hvad förut omförmälts, staten har att vid koncessionstidens utgång lämna bolaget godtgörelse.

Därest bolaget icke inom utsatt tid fullbordat järnvägen eller åsidosätter de skyldigheter, som enligt koncessionen åligger detsamma, har koncessionen förverkats och järnvägen utbjudes å offentlig auktion. Har vid två auktionstillfällen anbud icke afgifvits, går bolaget definitivt förlustigt alla sina rättigheter med afseende å banan, hvarvid de utförda arbetena, i förråd upplagda materialier samt de för trafik redan öppnade delarna af järnvägen hemfalla till staten. Uppehåller icke bolaget trafiken å banan i tillbörlig utsträckning, skola på administrativ väg erforderliga åtgärder härför vidtagas. Om bolaget under tre månader därefter icke visar, att det är i stånd att åter upp-

taga och fortsätta trafiken å järnvägen eller icke på sätt, som vederbör, uppehåller densamma, kan ministern för de offentliga arbetena förklara koncessionen förverkad och låta utbjuda järnvägen å offentlig auktion.

Afgifter för befordran af personer och gods äro i aftalen till sina maximibelopp bestämda för den tid koncessionen varar; och skola de tariffer, som å järnvägen tillämpas, vara vederbörligen godkända. Jämkningar i de fastställda maximitarifferna kunna af bolaget föreslås men äro, försåvidt de afse förhöjning af utgående afgifter, ej giltiga med mindre de blifvit fastställda. Bolaget är pliktigt att utan hänsyn till person till befordran mottaga personer och gods och är uttryckligen förbjudet att gynna någon enskild trafikant framför andra. Sådana afgifter, som icke finnas upptagna i tarifferna, såsom inregistreringsafgift, lastnings- och lossningsafgifter och magasinshyra m. fl. fastställas årligen å administrativ väg.

Militärtransporter åligger det bolaget att verkställa mot nedsatta afgifter, och är bolaget, i händelse af behof, skyldigt att omedelbart ställa järnvägen till regeringens disposition för militära ändamål. Vidtgående förpliktelser har bolaget i fråga om transport af allmänna posten: i vissa fall åtnjuter det därför ersättning, i andra icke. Bolaget är jämväl förpliktadt att verkställa transporter af häktade och fångar. Staten förbehålles rätt att utmed järnvägen uppsätta en telegraflinje.

Bolaget äger icke rätt att motsätta sig meddelande af koncession å vägar, järnbanor och kanaler, som korsa dess järnvägslinjer, men får därigenom icke åsamkas några kostnader eller förhindras i uppehållande af trafiken å sina banor. Ej heller äger bolaget påyrka någon ersättning på grund af att koncession meddelats å en konkurrerande järnväg. Regeringen förbehålles uttryckligen rätt att medgifva tillstånd till anläggning af grenbanor och fortsättningsbanor utan rätt för bolaget att till följd däraf göra anspråk på ersättning, för såvida icke hinder i trafiken å bolaget tillhöriga järnvägar därigenom skulle föranledas eller kostnader detsamma tillskyndas. Ägaren af grenbana eller fortsättningsbana har rätt att låta sin rullande materiel ingå på hufvudbana, med motsvarande rätt för dennas ägare. Järnvägarna äro alltid skyldiga att vidtaga erforderliga anordningar för att trafiken må kunna obehindradt öfvergå från

den ena banan till den andra. I händelse banorna icke kunna komma öfverens om fördelning af transportafgifterna, äger regeringen meddela erforderliga föreskrifter. Hvarje gruf- eller fabriksägare kan fordra rätt att anlägga en grenbana. I brist af godvillig öfverenskommelse med bolagen afgöres frågan af regeringen. Skulle trafiken å grenbanan icke uppehållas, kan på administrativ väg förordnas, att förbindelsen med hufvudbanan skall afbrytas.

Bolaget är skyldigt att vid järnvägsarbetenas utförande ställa sig till efterrättelse af regeringen utfärdade föreskrifter angående söndagshvila för personalen. Enligt bestämmelse i aftalen skola hälften af befattningarna vid bolagens järnvägar tillkomma uttjänade militärer. Hos hvarje bolag skola anställas en eller flera inspektörer med skyldighet att öfvervaka bolagets åtgöranden i alla de afseenden, som icke höra under statens kontrollerande ingenjörer. Kostnaderna för kontrollen öfver järnvägen bestridas af koncessionsinnehafvaren, som är skyldig att därför ställa säkerhet. Tvister, som kunna uppstå mellan myndigheterna och bolaget med afseende å tolkning af aftalet skola å administrativ väg afdömas.

Såsom ofvan antydts, hafva de bestämmelser, som afse att tillvarataga statens intressen, i de mellan staten och de stora bolagen träffade aftalen icke kunnat hindra, att bolagen utnyttjat sin starka maktställning på ett synnerligen framgångsrikt sätt såväl genom att, trots all kontroll, åsidosätta de skyldigheter, som åligga dem med afseende å taxeväsendet, som äfven genom att skaffa sig direkta ekonomiska fördelar på det allmännas bekostnad. Här torde endast behöfva erinras om lagen af den 11 juni 1859, hvarigenom staten tillförsäkrade bolagen sin medverkan till åstadkommande af ett flertal nya järnvägsanläggningar (»nouveau réseau») genom att därför lämna räntegaranti. De fördelar, som genom nämnda lag tillföllo bolagen, måste dock anses relativt obetydliga mot de eftergifter statsmakterna funno sig föranlåtna att medgifva bolagen genom under år 1883 afslutade öfverenskommelser, genom hvilka, bland annat, till bolagen öfverlätos ungefär 3800 kilometer af staten anlagda järnvägar. Bolagen erhöllo dessutom koncessioner å nya järnvägslinjer, hvilka emellertid skulle utföras på statens bekostnad med ett föga betydande bidrag af bolagen. Rullande materiel och öfrig, för järn-

vägstrafiens bedrifvande erforderlig utrustning skulle däremot bekostas af bolagen. Dessa skulle förskjuta kostnaderna för järnvägsanläggningarna, men staten förband sig att förränta och före koncessionstidens utgång amortera de lämnade förskotten. Dessutom efterskänkte staten fordringar till synnerligen betydande belopp hos flera af bolagen. Genom de afslutade öfverenskommelserna hafva bolagen gifvetvis lyckats än ytterligare befästa sin redan förut mäktiga ställning.

Bestämmelser angående järnvägar af lokal betydelse äro gifna i en lag af den 11 juni 1880 rörande lokala järnvägar och spårvägar och i en förordning af den 6 augusti 1881, innefattande en efter regeringsrådets hörande fastställd normaltyp för koncession å dylika järnvägar. De sålunda gällande stadgandena i ämnet äro hufvudsakligen följande.

Skall inom ett departement en järnväg anläggas öfver flera kommuners område, äger departementsrådet att, sedan planen för järnvägen underkastats sakkunnig granskning, besluta rörande banans riktning, sättet och villkoren för dess anläggande äfvensom meddela bestämmelser om anordnande af driften å densamma, allt i enlighet med föreskrifterna i nämnda lag och normalkoncessionen. I fråga om järnvägar, afsedda att icke sträcka sig utöfver en kommuns område, tillkommer samma befogenheter kommunalrådet. Järnvägen får emellertid ej bringas till utförande, förrän densamma förklarats vara nyttig för det allmänna och tillstånd till dess anläggning stadfästats genom en lag. När dylikt tillstånd lämnats, fattar departements- resp. kommunalrådet definitivt beslut rörande järnvägsföretaget. Skall järnvägen framdragas öfver två eller flera departement, har ministern för de offentliga arbetena att afgöra frågan i händelse af meningsskiljaktighet mellan departementsråden.

Den koncessionsgifvande myndigheten har alltid rättighet att meddela koncession å grenbanor och tillåta andra järnvägar att vinna anslutning till redan koncessionerad järnväg, att medgifva nya järnvägar att mot erläggande af hyra till belopp, som finnes i koncessionen bestämdt, framföra sin materiel öfver den redan förefintliga järnvägen, att lösa till sig den meddelade koncessionen på de villkor, som i densamma fastställts, samt att påkalla en af förhållandena påkallad partiell förändring af banans tracé. Därest

icke bestämmelser därom gifvits i koncessionen, utgör lämnadt tillstånd till anläggande af en lokalbana aldrig hinder för meddelande af koncession å konkurrerande banor. Hvarje totalt eller partiellt afstående från koncession, förening af koncessioner eller sammanslagning af järnvägsförvaltningar, förändring med afseende å koncessionens innehafvare, öfverlåtelse af driften å banan eller höjning af transportafgifter utöfver i koncessionen fastställdt maximum kräfver regeringsrådets samtycke, meddeladt i enlighet med departements- resp. kommunalrådets hemställan. När som helst kan genom en lag bestämmas, att järnvägen skall inlösas af staten, som då inträder i den koncessionsgifvande myndighetens rättigheter. Koncession meddelas endast å viss bestämd tid. Efter dennas utgång hemfaller banan till koncessionsgifvaren, därvid i hufvudsak enahanda bestämmelser gälla, som ofvan anförts beträffande hufvudbanorna.

I händelse en järnvägs bruttoinkomster icke förslå till gäldande af driftkostnaderna och till en utdelning af 5 % å anläggningskapitalet, eventuellt med tillägg af räntor och andra omkostnader under byggnadstiden, kan staten till en del betäcka denna brist, förutsatt att en minst lika stor del gäldas af vederbörande departement resp. kommun. Statsbidraget består af en fix summa af 500 francs per trafikerad kilometer af järnvägen samt af 1/4 af det belopp, som kräfves för att uppbringa banans bruttoinkomster till 10 000 resp. 8 000 francs pr kilometer allt efter banans byggnadssätt. I intet fall kan statsbidraget utgå med så högt belopp, att det höjer bruttoinkomsten till mer än 10 500 resp. 8 500 francs per kilometer eller medför en större utdelning på anläggningskapitalet än 5 %. Till alla lokalbanor inom ett departement få utgå sammanlagdt högst 400 000 francs för år. De lämnade bidragen skola i mån af tillgång af järnvägen återbetalas. Järnvägar, som ännu icke blifvit utförda, kunna äfven beviljas statsbidrag antingen en gång för alla eller i form af årliga bidrag. För upptagande af obligationslån erfordras tillstånd af ministern för de offentliga arbetena, och skall därvid visas, att effektiva åtgärder blifvit vidtagna för fullbordande af järnvägsanläggningen.

Enligt bestämmelse i förenämnda förordning af den 6 augusti 1881 äger prefekten att fastställa detaljer i planen för järnvägen. I regel skola å lokala järnvägar mark förvärfvas och konstbyggnader utföras endast för ett spår,

dock med skyldighet för koncessionsinnehafvaren att utlägga dubbelspår, så snart bruttoinkomsterna för järnvägen uppgå till ett i koncessionen fastställdt belopp, i regel 35 000 francs, per år och bankilometer. När som helst äger dessutom prefekten eller ministern för de offentliga arbetena fordra, att ett andra spår å banan anlägges och trafikeras af koncessionsinnehafvaren, med rätt för denne att för anläggningskostnaderna erhålla ersättning. Om dubbelspåret icke påbörjas inom utsatt tid eller icke utföres i enlighet med gifna föreskrifter, kan vederbörande myndighet själf låta utföra arbetena. Den för järnvägsanläggningen erforderliga jord äger koncessionsinnehafvaren förvärfva medelst expropriation. Järnvägen skall vara försedd med hägnad, som godkännes af vederbörande prefekt, dock kan det koncessionsinnehafvande bolaget blifva befriadt från skyldighet att anbringa stängsel vare sig å järnvägen i dess helhet eller å delar af densamma. Särskilda omständigheter skola emellertid föreligga för att erhålla dylik befrielse å sträckning genom bebyggda orter, å bandel, som gränsar till allmän väg, på en sträcka af minst tio meter på bägge sidor om korsning i plan samt å stationer. Åtgärder skola vidtagas för att hinder i rörelsen icke uppkommer å annan trafikled, som af järnvägen korsas. Kontroll öfver järnvägen utöfvas af prefekten, som jämväl låter besiktiga och afsyna densamma, innan den får öppnas för allmän trafik. Koncessionsinnehafvaren är skyldig sörja för att trafiksäkerhetens fordringar å järnvägen behörigen tillgodoses.

Den koncessionsgifvande myndigheten är berättigad att när som helst inlösa järnvägen. Därest inlösningen sker inom 15 år efter banans öppnande för trafik, bestämmes lösesumman af gode män, men, om densamma sker efter nämnda tids förlopp, på sätt ofvan angifvits beträffande de sex stora bolagen tillhörande järnvägar. Har banan förklarats vara af allmänt intresse, äger jämväl staten tillösa sig densamma, därvid beloppet af den till bolaget utgående ersättning bestämmes af gode män. Såsom säkerhet för fullgörande af sina förpliktelser har bolaget att deponera visst belopp, hvaraf $^4/_5$ återbetalas före banans fullbordande med $^1/_5$ hvarje gång, allteftersom byggnadsarbetena fortskrida, men den återstående $^1/_5$ innehålles, tills koncessionstiden utgår. Skulle bolaget icke underställa prefekten den

definitiva planen för järnvägen eller icke inom förelagd tid påbörja järnvägsarbetet, kan ministern för de offentliga arbetena förklara koncessionen förverkad, därvid bolaget jämväl går förlustigt hela depositionsbeloppet. Fullföljer och afslutar icke bolaget järnvägsarbetena inom fastställd tid och med iakttagande af gifna föreskrifter, eller uppfyller det icke de i koncessionen uppställda villkor, eller varder koncessionen å annan öfverlåten, kan bolaget förlora det deponerade beloppet, helt eller delvis, eller ock kan efter ministerns för de offentliga arbetena beprövande koncessionen förklaras förverkad och järnvägen utbjudas på offentlig auktion. I händelse den därvid icke vinner köpare, hemfaller densamma till den koncessionsgifvande myndigheten. Uppehålles icke trafiken å banan i vederbörlig utsträckning, äger prefekten därom föranstalta. Visar sig bolaget oförmöget att inom tre månader återupptaga trafiken, kan detsamma förklaras koncessionen förlustigt.

Inom ramen af de i koncessionen fastställda maximitarifferna kunna transportafgifterna på förslag af järnvägsbolaget jämkas af prefekten, som äfven har att årligen bestämma de särskilda, i tarifferna ej intagna afgifterna. Lokalbanorna äro jämväl skyldiga att verkställa transporter för militära ändamål, befordra häktade och fångar samt fullgöra vissa prestanda i fråga om post och telegraf. Anlägges ny trafikled, som korsar lokalbanan, får denna därigenom icke tillskyndas några kostnader. Beträffande grenbanor och fortsättningsbanor äfvensom i fråga om anställandet af kontrollanter öfver järnvägen gälla väsentligen samma bestämmelser, som, enligt hvad ofvan nämnts, finnas intagna i de med de sex stora bolagen träffade aftalen.

Schweiz. Bestämmelser rörande byggande och trafikerande af enskilda järnvägar på schweiziskt område hafva af förbundet gifvits dels i en lag af den 23 december 1872 och i en till densamma hörande förordning af den 1 februari 1875, dels ock i en lag af den 21 december 1899 angående »Nebenbahnen». De stadganden, som meddelats i den förra af dessa lagar, äro i hufvudsak följande. För hvarje järnväg erfordras koncession, hvilken lämnas af förbundet genom förbundsförsamlingen, som det jämväl tillkommer att förnya sådana koncessioner, som förut beviljats af kantonerna. Ansökning

om koncession — hvilken skall vara åtföljd af en teknisk plan för företaget äfvensom af uppgifter å de kantoner, som upplåta mark för järnvägen, trafikens beskaffenhet och andra ekonomiska omständigheter, som motivera ansökningen — skall ingifvas till förbundsrådet, som har att delgifva densamma regeringarna i de kantoner, öfver hvilkas område järnvägen är afsedd att framdragas. Utlåtande kan jämväl inhämtas från regeringarna i resp. gränskantoner, när det gäller ordnandet af järnvägsförbindelser med utlandet. Enligt uttrycklig bestämmelse i lagen åligger det förbundet att verka för järnvägsnätets förkofran och utveckling och i synnerhet att på ett opartiskt sätt understödja sträfvandena att förbättra trafikförbindelserna mellan Schweiz å ena sidan samt Italien och Medelhafvet å den andra. Förbundsförsamlingen, som enligt lagens ordalydelse kan vägra koncession å en järnväg endast då dess tillkomst skulle strida mot edsförbundets militära intressen, har emellertid i praxis vid flera tillfällen afslagit koncessionsansökningar äfven af andra grunder samt är, efter pröfning af alla på frågan inverkande förhållanden, berättigad att bevilja koncession äfven i det fall, att vederbörande kanton däremot inlägger sin protest; ägande dock i sådant fall kantonen rätt att öfvertaga järnvägens byggande och drift inom sitt område.

Koncession meddelas endast på i hvarje särskildt fall bestämd tid. I nya koncessioner får något monopol ej medgifvas gent emot blifvande järnvägar; beträffande de privilegier, som tilldelats sådana järnvägar, hvilka redan erhållit koncession af de enskilda kantonerna, innehar förbundet den rättsställning det förbehållit sig vid koncessionernas godkännande. I den mån statshöghetsrättigheter genom lagen öfverflyttats från kantonerna till förbundet äro bestämmelserna i densamma normerande äfven för de koncessioner, som beviljats af kantonerna. I öfrigt blifva dylika koncessioner fortfarande i kraft, därest de inom viss tid efter lagens promulgerande blifvit af förbundet fastställda, men hafva i motsatt fall förverkats. Efter inhämtande af kantonsregeringarnas utlåtande fastställer förbundsregeringen ordning för järnvägsbolag. Utan förbundsförsamlingens, efter förbundsrådets och vederbörande kantonsregeringars hörande lämnade uttryckliga medgifvande får en koncession icke i någon som helst form öfverlåtas,

vare sig helt eller delvis. Förbundslagstiftningens bestämmelser rörande expropriation gälla beträffande alla af förbundet koncessionerade järnvägar. I särskilda fall kan en tidpunkt fastställas, inom hvilken terrasseringsarbetena å järnvägen skola hafva påbörjats och behörigt bevis företes rörande järnvägsarbetenas utförande, vid äfventyr att koncessionen eljest upphör. Förbundsrådet äger att, efter vederbörande järnvägsbolags hörande, bestämma tidpunkten för arbetets successiva fortskridande och kan, i händelse så anses erforderligt, fordra borgen för att järnvägsbolaget iakttager de fastställda tidpunkterna. I hvarje koncession skall bestämmas den tid, då järnvägen skall vara färdig att upplåtas för trafik. Försummas denna tid och medger ej förbundsförsamlingen anstånd med järnvägens fullbordande, försäljes järnvägen för bolagets räkning på offentlig auktion. Inom i koncessionerna utsatt tid skola koncessionsinnehafvarna i regel ställa säkerhet för hela anläggningskapitalet. Utföres företaget af ett aktiebolag, skall detta, om aktiekapitalet icke täcker den beräknade anläggningskostnaden, ställa säkerhet för skillnaden. Öfverstiga de verkliga kostnaderna de beräknade, skall inom tidpunkt, som af förbundsrådet bestämmes, borgen ställas jämväl för detta öfverskott. På gifven anledning kan förbundsrådet återkalla sitt godkännande af den finansiella planen för ett järnvägsföretag, innan banan blifvit upplåten för trafik.

Den för järnvägsanläggningen uppgjorda tekniska plan skall äfven med afseende å detaljer och särskildt beträffande banans tracé, stationer och anläggningarna å dem, äfvensom beträffande samtliga större konstbyggnader framläggas till fastställelse af förbundsrådet, som före fastställelsens meddelande skall sätta vederbörande kantonsregeringar och genom dem äfven de lokala myndigheterna i tillfälle att göra sina intressen gällande med afseende å vägöfvergångar, stationernas läge m. m. Därest det för tillgodoseende af trafiksäkerheten och det ökade trafikbehofvet eller det nationella försvarets intressen sedermera skulle visa sig nödigt att utlägga dubbelspår, anlägga nya stationer eller utvidga redan förefintliga sådana eller utföra andra dylika förbättringar, äger förbundsrådet efter inhämtande af sakkunniges utlåtande anmoda vederbörande järnvägsbolag att vidtaga därför erforderliga åtgärder, dock med bolaget öppen lämnad rätt att hänskjuta frågan till förbundsförsamlingen,

som i sista hand beslutar. Anser förbundsrådet, att vissa åtgärder i försvarets intresse äro af brådskande natur, kan det föranstalta om deras ofördröjliga vidtagande, eventuellt med skyldighet för förbundet att till järnvägen utgifva ersättning. Järnvägsbolagen äro berättigade att i händelse af behof öka antalet spår å sina järnvägslinjer. Om efter en järnvägs fullbordande allmänna vägar, vatten- eller gasledningar, som korsa densamma, skulle af staten eller kommun anläggas, har bolaget ej rätt att fordra någon ersättning för att banan tages i anspråk för korsningen. Bolaget har dessutom att ensamt vidkännas alla kostnaderna för de säkerhetsåtgärder, som af korsningen kunna föranledas, såsom uppförande af banvaktsbostäder, anställande af banvakter samt vidtagande af alla de öfriga anordningar, som kunna erfordras till skydd för banan och trafiken å densamma. Önska enskilda anlägga vatten- eller gasledningar, kraftledningar eller dylikt, som måste korsa järnvägen, har, i händelse godvillig öfverenskommelse ej kan träffas, förbundsrådet att afgöra, huruvida anläggningen får komma till stånd, samt förbundsdomstolen att bestämma den ersättning, som skall till järnvägen utgå. För inträffadt olycksfall ansvarar järnvägsbolaget, som det jämväl åligger att på ett för den allmänna säkerheten betryggande sätt hålla järnvägen inhägnad, äfvensom att öfver hufvud på egen bekostnad vidtaga alla de anstalter, som vid banans byggande eller framdeles kunna finnas erforderliga för den allmänna säkerheten. Innan järnvägen upplåtes för allmänt begagnande, skall densamma undergå besiktning och förbundsrådet lämna tillstånd till dess öppnande för trafik. Efter banans fullbordande skall järnvägsbolaget till förbundsrådet öfverlämna en fullständig beskrifning af järnvägen jämte uppgift å samtliga kostnaderna för densamma med tillhörande inrättningar samt sedermera likaledes tillhandahålla åtskilliga uppgifter rörande banan. Vidtgående skyldigheter åligga vidare järnvägarna ifråga om postbefordran och militära transporter.

I hvarje koncession skall bestämmas de tidsperioder, efter hvilkas förlopp förbundet eller, om detsamma ej är därtill villigt, kantonerna äro berättigade att inlösa järnvägen med tillhörande materiel, anläggningar och förråd, äfvensom de villkor, under hvilka återköpande kan äga

rum.* Om, efter det järnvägen är upplåten för trafik, vederbörande bolag åsidosätter de förpliktelser, som åligga detsamma enligt koncessionen eller gällande lag, äger förbundsrådet att uppmana bolaget att fullgöra dessa förpliktelser samt, i händelse anmaningen icke efterkommes, föreslå förbundsförsamlingen att fastställa ett sista anstånd. Har bolaget efter dettas förlopp icke uppfyllt sina skyldigheter uti det ifrågakomna afseendet, skall förbundsförsamlingen förklara koncessionen förverkad, hvarefter banan med transportmateriel och allt tillbehör för bolagets räkning försäljes på offentlig auktion.

Hvarje järnvägsförvaltning är skyldig medgifva anslutning af andra schweiziska järnvägsföretag. I händelse af meningsskiljaktighet, liksom ock i fall då öfverenskommelse om anordnande af anslutning mellan en järnväg och en koncessionerad ångbåtslinje icke kan komma till stånd, hänskjutes frågan till förbundsrådets afgörande. Förbundet åligger det att tillse, att järnvägsförvaltningarna städse hålla banorna med tillhörande materiel i ett trafiksäkerhetens fordringar tillfredsställande skick och förse dem med nödig trafikmateriel. Förbundet är berättigadt att utöfva kontroll öfver de å järnvägarna tillämpade taxorna, äfvensom att utfärda erforderliga reglementen och föreskrifter för åstadkommande af enhet i fråga om banornas byggande och drift.

Slutligen torde förtjäna omnämnas, att i lagen föreskrifter gifvits, som afse att tillförsäkra järnvägspersonalen nödig söndagshvila, samt att i hvarje koncession den plats skall bestämmas, där vederbörande järnvägsbolag har sitt säte; dessutom skall bolaget i hvarje kanton, genom hvilken järnvägen är framdragen, angifva en ort, å hvilken bolaget är skyldigt att svara inför domstol, om det af kantonens invånare sökes.

Till »Nebenbahnen» hänföras enligt förenämnda förbundslag den 21 december 1899 angående byggande och trafikerande af bibanor, de banor och bansträckor, hvilka företrädesvis tillgodose lokaltrafiken eller speciella trafikbehof och icke förmedla den stora genomgångstrafiken för personer och gods. Efter lagens trädande i kraft äger förbundsrådet att angifva de bansträckor, som äro att betrakta

* Den 15 oktober 1897 har utfärdats en lag angående förvärfvande och trafikerande af järnvägar för förbundets räkning samt angående organisation af förbundsjärnvägarnas förvaltning.

såsom bibanor: dess beslut kan dock öfverklagas hos förbundsförsamlingen. I blifvande järnvägskoncessioner skall föreskrift lämnas, om vederbörande järnvägar skola hänföras till hufvudbanor eller till bibanor. På grund af ändrade förhållanden kan efter koncessionsinnehafvarens och vederbörande kantons hörande en öfverflyttning ske från den ena af dessa kategorier till den andra.

För bibanorna gälla med de undantag, som omförmälas i nu förevarande lag, samtliga de bestämmelser, som innehållas i lagen angående anläggning och trafikerande af järnvägar den 23 december 1872, äfvensom alla öfriga för de schweiziska järnvägarna utfärdade förbundslagar. De särskilda föreskrifter, som gifvits rörande bibanor, äro i hufvudsak följande.

Förbundsrådet skall medgifva bibanorna mildring i eljest gällande bestämmelser såväl med afseende å järnvägarnas anläggning och drift i den utsträckning, som påkallas af deras egenart och ändamål, som äfven i fråga om arbetstiden vid dessa kommunikationsanstalter, dock att trafiksäkerhetens fordringar alltid skola tillgodoses och personalen skyddas mot öfveransträngning. Särskildt är stadgadt, att inhägnande af banan och upprättande af grindar kan påfordras endast i sådana fall, då tåghastigheten och trafiksäkerheten å banan eller å vägarna göra dylika anordningar nödvändiga. Med afseende å fastställande af transportafgifter skall inom de gränser, som finnas i vederbörande koncession angifna, den största möjliga frihet bibanorna medgifvas. För befordrande af posten skola bibanorna erhålla godtgörelse af förbundet, dock endast under förutsättning att banan ej lämnar en nettoafkastning, som upgår till 4% eller därutöfver. De förpliktelser i fråga om verkställande af militärtransporter, som jämlikt lagen den 23 december 1872 åligga järnvägarna, äro icke tillämpliga å vissa bibanor. Tillstånd att korsa redan förefintliga hufvud- eller bibanor i plan kan af förbundsrådet lämnas en bibaneanläggning under iakttagande af de föreskrifter, som för tillgodoseende af trafiksäkerhetens fordringar anses nödiga. Därest, med hänsyn till trafiksäkerheten, en korsning i plan icke anses tillrådlig, skall den järnväg, som påkallar korsningen, bestrida kostnaderna för de anordningar, som erfordras för undvikande af korsning i plan, dock ej i det fall att korsningen skulle äga rum på

allmän väg eller att en å dylik väg anlagd bibana för undgående af plankorsning måste förläggas å annan plats än å vägen. I dylikt fall skola kostnaderna fördelas mellan den redan förefintliga och den nya järnvägen i förhållande till den trafik, som ombesörjes å vederbörande järnvägslinjer. Kan godvillig öfverenskommelse om fördelningen ej träffas, skall frågan underställas förbundsdomstolens afgörande. I fråga om kostnaderna för föreningsstation och för ombesörjande af driften å densamma samt för användande af annan järnvägs infartsspår till dylik station äro följande bestämmelser meddelade. Den järnväg, som äger föreningsstationen resp. infartsspåret, skall för dessa anläggningars begagnande samt för skötande af trafiken å densamma af den anslutande järnvägen erhålla ersättning, hvilken bestämmes med hänsyn till de fördelar, som för den redan bestående järnvägen uppkomma genom anslutningen och hvilken ersättning icke får öfverstiga dess utgifter dels för förräntning af kostnaderna för de anläggningar, som genom anslutningen påkallats, och dels för driftkostnaderna, och i intet fall får utgå med högre belopp än som skulle behöfva af den anslutande järnvägen erläggas för förräntande af kostnaderna för egen slutstation resp. infartsspår och ombesörjande af trafiken å dessa anläggningar. De bestämmelser, som innefattas i gällande transportreglemente, kunna af förbundsrådet mildras beträffande nu ifrågavarande järnvägar. Bibanor, som icke ingå såsom delar i en hufvudbanas järnvägsnät, hafva dessutom tillerkänts vissa undantag från den förbundslag, som den 27 mars 1896 utfärdats angående de schweiziska järnvägarnas räkenskapsväsen, innefattande, bl. a., föreskrifter rörande afsättning till reserv- och förnyelsefond, amortering af upptagna lån, beräkning af järnvägarnas återköpsvärde m. m.

Danmark. Någon lag angående meddelande af koncession å enskilda järnvägsanläggningar finnes för närvarande icke i Danmark. Regeringen har visserligen i januari 1907 förelagt riksdagen ett förslag till lag i ämnet, hvilket förslag, såsom framgår af den förberedande behandlingen i folketinget, tillvann sig så stora sympatier, att dess antagande i väsentliga delar syntes tryggadt. Det utskott, till hvars handläggning frågan hänsköts, förklarade sig emellertid strax före riksdagens afslutande icke medhinna att afgifva utlåtande öfver lag-

förslaget, hvadan detsamma icke kom att af riksdagen slutligen pröfvas. Då förslaget inrymmer bestämmelser af stort intresse, har dock kommittén ansett lämpligt att här intaga en redogörelse för dess hufvudsakliga innehåll. Detta är följande.

Regeringen befullmäktigas, förutom att gå i författning om anläggande af åtskilliga statsbanor, att i enlighet med de i lagförslaget gifna föreskrifter meddela koncession (Eneretsbevilling) å åtskilliga uppgifna järnvägssträckningar. Sistnämnda järnvägar kunna, för den händelse icke annan bestämmelse är gifven, byggas med lätt öfverbyggnad samt antingen med samma spårvidd som statsbanorna eller med ringare spårvidd efter koncessionsinnehafvarens godtfinnande, dock att spårvidden icke må göras mindre än en meter. Önskar koncessionsinnehafvaren bygga järnvägen med mindre spårvidd har ministern för de offentliga arbetena att afgöra, huruvida, med hänsyn till anläggningens drift och karaktär i öfrigt, trafiksäkerhetens fordringar därigenom kunde anses tillgodosedda. Inhägnande af järnväg och anbringande af grindar vid vägöfvergångar kan fordras endast på enstaka, särskildt starkt trafikerade ställen. För järnväg erforderlig mark får förvärfvas genom expropriation; för den staten tillhöriga jord, som för enskild järnväg tages i anspråk, gifves full ersättning. Till vissa af de ifrågasatta, i lagförslaget angifna järnvägsanläggningarna skall utgå statsbidrag, växlande mellan $^2/_5$ och $^3/_4$ af det för resp. järnväg använda anläggningskapitalet, däri inberäknade expropriationskostnader och utgifter för trafikmateriel samt eventuellt äfven ett af ministern för de offentliga arbetena fastställdt belopp till förräntning af anläggningskapitalet under byggnadstiden. Till tre af dessa järnvägar skall dessutom af statskassan utanordnas ett belopp, motsvarande hälften af expropriationskostnaderna. De bidrag, som utgå af statskassan, medföra samma rätt som vanliga tillskott från kommuner eller enskilde. Järnvägar, som delvis bekostas af staten, få icke upptaga prioritetslån eller utfärda preferensaktier. Koncession å enskild järnväg kan meddelas för tiden till den 1 jan. 2007; vid koncessionstidens utgång tillkommer det lagstiftningsmakten att gifva föreskrifter rörande järnvägarnas framtida organisation och dem tillhörig egendom.

Enligt lagförslaget skola i koncessionerna upptagas bestämmelser i nedan angifna afseenden. Koncessionsinne-

hafvaren åligger att till ministern för de offentliga arbetena ingifva en fullständig plan öfver järnvägen, jämväl angifvande sättet för anskaffande af nödigt anläggningskapital, samt är skyldig att efterkomma de föreskrifter, som kunna lämnas angående banans sträckning, byggnadssätt och utrustning — inklusive tillhandahållande af tull-, post- och telegraflokaler — angående trafikreglemente, taxa m. m., angående vidtagande af anstalter till hindrande af eldskada å angränsande områden samt angående villkoren för banans anslutning till redan befintliga järnvägar och för ett eventuellt begagnande af desamma. Skulle i en framtid en järnväg komma att anläggas så, att en redan koncessionerad järnväg däraf beröres, är dennas innehafvare pliktig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser, som kunna varda af ministern för de offentliga arbetena meddelade i fråga om villkoren för anslutning och samtrafik, samt är äfven underkastad nämnda ministers föreskrifterom beredande af söndagshvila åt personalen, om användande af inhemsk arbetskraft och om försäkring mot olycksfall i arbetet såväl af de under byggnadstiden anställda arbetarna som af trafikpersonalen. Alla medlemmar i styrelsen för järnvägen äfvensom alla vid densamma anställda personer skola vara danska undersåtar. Kostnaderna för statens kontroll öfver järnvägsanläggningen skola bekostas af koncessionsinnehafvaren. Senast fyra år efter koncessionens beviljande skall banan i sin helhet upplåtas för allmän trafik. Af nettobehållningen skall alltifrån banans öppnande för trafik och till säkerhet för dennas uppehållande göras afsättningar till en reserv- och förnyelsefond. Så länge fonden icke uppgår till 5 procent af anläggningskapitalet, skall till densamma afsättas 40 procent och därefter 10 procent af det årliga trafiköfverskottet, till dess fonden motsvarar 10 procent af anläggningskapitalet. Denna fond kan användas till bestridande af kostnaderna för nya anläggningar vid banan eller förändringar af redan befintliga, förutsatt att tillstånd därtill lämnas af ministern för de offentliga arbetena, som jämväl äger att fastställa de grunder, efter hvilka förnyade afsättningar till reservfonden skola äga rum. I de koncessioner, som komma att meddelas, skall staten förbehållas rätt att, sedan 25 år förflutit från banans upplåtande i hela dess utsträckning för allmänt begagnande, öfvertaga järnvägen med tillhörigheter och å densamma hvilande förpliktelser mot erläggande af en löseskilling, som

efter statens beprövande bestämmes antingen till 20 gånger summan af den nettobehållning banan lämnat under de tre år, som närmast föregått lösningsanspråkets framställande, eller ock till det belopp, som bevisligen åtgått för banans anläggning. För den händelse järnvägen vid tiden för statens öfvertagande af densamma skulle befinnas icke vara i fullgodt skick, kan från lösesumman göras afdrag med belopp, som fastställes af gode män. I koncessionen skola vidare lämnas föreskrifter, som tillförsäkra staten rätt att erhålla noggranna uppgifter rörande storleken af anläggningskapitalet och järnvägens trafikinkomster, äfvensom fastställas grunder för beräkning af banans nettobehållning. Koncessionsinnehafvare kan dessutom erhålla befrielse dels från utgörande af skatter och onera för den jord, som för järnvägen tagits i anspråk, samt för de å samma mark uppförda, banan tillhöriga byggnader, dels ock i vissa fall från erläggande af stämpelafgift. Restitution af tullafgifter, som utgått för de föremål, som användts till järnvägen samt för dennas första förseende med trafikmateriel, kan jämväl blifva koncessionsinnehafvaren beviljad. Koncession å de i lagförslaget omförmälda järnvägsanläggningar kan icke meddelas efter den 1 april 1922 och icke å flera än fyra af dem under hvarje budgetår, däraf om möjligt två böra komma till utförande på Jutland och två på öarna.

Af den värdestegring, som genom tillkomsten af de i lagförslaget omförmälda statsbanor och med statsbidrag understödda privatbanor tillföres de egendomar, som tillskyndas fördelar af vederbörande järnvägsanläggning, skall såsom bidrag till bestridande af utgifterna för densamma utgå en särskild värdestegringsskatt, såframt ökningen befinnes utgöra minst 10 procent af egendomens värde, beräknadt utan hänsyn till den genom järnvägsanläggningen inträdda värdestegringen, eller dock minst 10,000 kronor. För fastställande af beloppet af egendomarnas ökning i värde tillsättes omedelbart efter banans öppnande för trafik en kommission af tre ojäfviga personer, af hvilka ministern för de offentliga arbetena utser en för samtliga de amt, genom hvilka banan är afsedd att framdragas, vederbörande amtsråd utser en och vederbörande kommun en. Af värdestegringen för ifrågavarande egendomar skall hälften öfverlämnas till statskassan, därest ökningen uppgår

antingen till 10 procent af egendomens värde, beräknadt enligt i förslaget närmare angifna grunder utan hänsyn till den värdestegring, som af järnvägsanläggningen föranledts, eller ock till minst 10,000 kronor. Därest den andel, som tillkommer statskassan, icke kontant erlägges, påhvilar den vederbörande egendom med samma förmånsrätt som statsskatter och med panträtt framför alla pålagor af privaträttslig natur. Hvart tionde år, sista gången 40 år efter skattens första åsättande, göres frågan om värdestegringens storlek till föremål för ny pröfning. Befinnes vid en af de senare taxeringarna järnvägsanläggningen hafva medfört en ytterligare värdestegring utöfver den redan fastställda, påföres egendomen en tilläggsskatt, beräknad efter det belopp, hvarmed den senare taxeringen öfverstiger den närmast föregående. Sättes värdestegringen till ett lägre belopp än vid den senaste uppskattningen, nedsättes skatten med hälften af skillnaden mellan de båda taxeringarna. De influtna skattebeloppen fördelas mellan staten och öfriga intressenter i banan i proportion till hvars och ens bidrag till anläggningen.

Beträffande de enskilda järnvägar, som utföras utan statsbidrag, kan ministern för de offentliga arbetena på koncessionsinnehafvarens begäran inom ett år efter banans öppnande för trafik pålägga de egendomar, hvilkas värde genom järnvägsanläggningen har stigit med minst 10 procent eller med minst 10,000 kronor, en motsvarande afgift, som tillfaller banan, dock ej till högre belopp än kostnaderna för banans utförande utan tillägg af ränta. Inbringar värdestegringsskatten mera än banans anläggningskostnad, bestämmes genom lag, huru med öfverskottet skall förfaras.

Norge. Genom lag af den 12 juli 1848 angående särskilda bestämmelser rörande anläggning af järnväg för allmänt bruk i Norge är stadgadt, att konungen äger för en tid af högst 100 år meddela dem, som önska anlägga dylika järnvägar, vissa rättigheter, dock under förutsättning att planen för företaget finnes antaglig såväl med hänsyn till företagets nytta och sättet för dess utförande som ock i afseende å de ekonomiska förutsättningarna för att detsamma skall komma till stånd. Bland dessa rättigheter märkas särskildt rätt att efter värdering i enlighet med i lagen meddelade bestämmelser genom expropriation förvärfva dels för an-

läggningen och dess utförande erforderlig mark, dels ock sten, grus, lera och andra fyllnadsämnen; rätt att anlägga bibanor; tullfrihet för byggnads- och driftsmateriel samt skattfrihet. Vissa tidpunkter skola bestämmas för anläggningens påbörjande och fullbordande. Iakttagas icke dessa tidpunkter eller underlåter järnvägens ägare under ett års tid att hålla järnvägen i trafikabelt skick, förloras de beviljade rättigheterna och kan järnvägen, efter konungens godtfinnande, mot ersättning öfvertagas af staten eller på annan öfverlåtas. Transportafgifterna bestämmas antingen genom en af konungen fastställd maximitaxa eller genom en föreskrift angående den högsta nettoafkastning, som får af järnvägens ägare tillgodonjutas. Det åligger järnvägsintressenterna att enligt fastställd taxa befordra posten samt verkställa alla andra af regeringen påkallade transporter äfvensom att i krigstid ställa järnvägen till förfogande för befordran af trupper och krigsförnödenheter. Erforderliga vägöfvergångar skola af järnvägens ägare anordnas och framgent vidmakthållas. Innan järnväg får öppnas för trafik, skall den hafva undergått besiktning, hvarjämte järnvägens ägare är pliktig att ställa sig till efterrättelse sådana reglementariska bestämmelser och ordningsföreskrifter, som kunna finnas nödiga för betryggande af allmän säkerhet.

Vid koncessions meddelande skall föreskrifvas, antingen att staten efter koncessionstidens utgång äger rätt att ininlösa järnvägen med tillbehör eller ock att de villkor, under hvilka järnvägens trafikerande efter nämnda tid må äga rum, skola på nytt af staten fastställas. I förra fallet skall löseskillingen bestämmas efter värdering, därvid hänsyn skall tagas till anläggningens tillstånd vid tiden för inlösningen; dock må, därest det kan styrkas hvad marken och banarbetena kostat, värdet å banan bestämmas till ett mot verkliga kostnaden svarande belopp, med afdrag af underhållskostnaderna. Konungen förbehålles rätt att vid koncessions meddelande uppställa de ytterligare villkor, som kunna anses erforderliga för tillgodoseende af det allmännas intresse. I tillämpliga delar gäller lagen äfven för af staten anlagda järnvägar.

Slutligen stadgas angående anläggandet af kortare spårvägar, hvilka icke inrättas för drift med lokomotiv, att konungen kan för sådana anläggningar bevilja expropria-

tionsrätt utan att lagens bestämmelser i öfrigt blifva för dessa anläggningar tillämpliga.

Tilläggsbestämmelser till 1848 års lag hafva meddelats genom en lag af den 23 april 1898, däruti stadgats, att för allmänt begagnande afsedd järnväg eller spårväg, hvilken icke af staten trafikeras, icke får öppnas för trafik, förrän koncession å densamma beviljats i enlighet med sistnämnda lag. Å spårväg, som icke sträcker sig utöfver en stads område, kan dock koncession meddelas af vederbörande kommunala myndighet, men skall densamma stadfästas af konungen.

Genom en lag af den 8 juni 1907 har ytterligare föreskrifvits, att järnvägar, spårvägar och linbanor, äfven om de icke äro afsedda till allmänt begagnande och äfven om främmande personer tillhörig jord icke behöfver för anläggningens utförande tagas i anspråk, hvarken få bringas till utförande eller trafikeras utan att tillstånd därtill beviljats af konungen eller den han därtill förordnar, med rätt för koncessionsgifvaren att fastställa villkoren för tillståndets meddelande. Jämlikt en kunglig resolution den 17 juni 1907 erfordras dock icke koncession å sådan för allmänt begagnande ej afsedd bana, som nu är nämnd, därest dess längd ej uppgår till två kilometer. Har anläggningen en utsträckning af 5 kilometer eller däröfver, meddelas koncessionen af konungen, i annat fall af vederbörande regeringsdepartement. Beträffande fabriksbanor af den betydelse för det allmänna eller af den omfattning, att de kunna jämställas med järnvägar för allmän trafik, förutsättes dessutom, att stortingets samtycke utverkas.

Finland. De viktigaste af de i Finland gällande föreskrifterna angående enskilda järnvägsanläggningar innefattas dels i en förordning af den 15 april 1889 angående enskilda järnvägar för allmän samfärdsel, och dels i en förordning af den 23 november 1891 angående förberedande undersökning för anläggning af dylik järnväg. Innehållet i dessa förordningar är hufvudsakligen följande.

Förberedande undersökning för enskild järnvägsanläggning får ej å annans mark företagas utan att guvernörens tillstånd därtill utverkats eller, undantagsvis, undersökningen blifvit af regeringen anbefalld samt säkerhet för ersättandet af den skada, som kan genom densamma förorsakas, blifvit

ställd till det belopp guvernören bestämmer. Sakkunnig person, som kommer att leda undersökningsarbetena, skall för guvernören uppgifvas. Tillstånd till deras utförande meddelas endast på viss, af guvernören fastställd tid, och de få ej påbörjas förr än efter förutgången kungörelse. Undersökningsförrättaren skall dessutom före arbetets igångsättande föranstalta om en sammankomst i hvarje kommun med de medlemmar af kommunen, som anse sin rätt kunna af undersökningen beröras, därvid tillstädeskomne sakägare erhålla tillfälle att till protokollet framställa sina önskemål. De äga ock att välja nödigt antal med ortens förhållanden förtrogne gode män för att vid undersökningen tillhandagå förrättningsmannen. Vid undersökningens utförande skall hvarje skadegörelse, som kan förebyggas, noga undvikas. Innan undersökningen vidtager, skola de för området eventuellt utsedde gode männen därom erhålla underrättelse för att, där skada för någon genom förrättningen förorsakas och öfverenskommelse om skadans ersättande ej genast med honom träffas, omedelbart öfver denna upprätta skriftlig beskrifning och värdering. Sålunda fastställdt skadeersättningsbelopp skall genast utgifvas eller hos ortens kronolänsman resp. magistrat nedsättas; sker det ej, skall undersökningen, på anmälan, genom nämnda myndighets försorg inställas, till dess ersättningen utfaller, och sakägaren vara berättigad att för betalningen hålla sig till den säkerhet, som, enligt hvad ofvan nämnts, skall ställas hos guvernören.

Järnväg för allmän samfärdsel får icke af enskilda anläggas eller begagnas utan att tillstånd därtill hos kejsaren och storfursten utverkats, och kan sådant tillstånd meddelas endast finsk, i landet bosatt medborgare, finsk kommun eller finskt aktiebolag med ett aktiekapital öfverstigande hälften af den erforderliga anläggningskostnaden. Koncession får icke meddelas någon statens ämbetsman, till hvars tjänsteåliggande hör att handlägga ärende angående anläggning af enskild järnväg eller att öfvervaka dess utförande. Ansökan om koncession skall ingifvas till senaten och åtföljas af karta och ritningar, utvisande den tillärnade banans ändpunkter, hufvudsakliga sträckning och allmänna byggnadsart, samt beräkning af anläggningskostnaden och af den person- och godsbefordran, som kan för järnvägen påräknas. Bifalles ansökningen, bestämmes jämväl, om och till hvad belopp säkerhet i penningar eller värdepapper för

järnvägsbyggnadens behöriga och skyndsamma utförande bör af sökanden ställas. Fullständiga förslag beträffande järnvägens närmare sträckning och tekniska beskaffenhet, minsta antalet stationer och läget för dem samt beträffande den rullande materielen skall sökanden inlämna till senaten, som med ledning af förslagen fastställer, hvad som för åstadkommande af god ordning och säkerhet vid järnvägens begagnande och för samfärdselns behöriga upprätthållande finnes nödigt. Den, som erhållit koncession å järnvägsanläggning, är berättigad att expropriera den mark, som erfordras såväl för själfva anläggningen och de för driften nödiga byggnader, inrättningar och upplagsplatser som ock för anläggning af vägar och diken samt erhållande af fyllningsämne, sten och grus. Åtgärd till jordens inlösande må dock ej vidtagas, innan anläggaren nedsatt säkerhet för expropriationskostnaderna och för de ersättningsanspråk, som kunna väckas, i händelse expropriationsrätten förverkas därigenom, att anläggaren underlåter att fullfölja ärendet. Vid koncessions beviljande kan, där omständigheterna därtill föranleda och under förutsättning att annans rätt ej förnärmas, anläggaren erhålla kostnadsfri upplåtelse af kronan tillhörig mark till ägo eller nyttjande. Till järnvägsområde får ej utläggas annan mark än den, som i laga ordning därtill bestämts, ej heller annorledes än genom expropriation, gällande detta äfven i fråga om anläggaren själf tillhörig jord. Föranleder järnvägsanläggningen hinder i begagnandet af förut tillkommen allmän väg, gata eller farled, eller enskild väg, som ej med rättsägarens begifvande blifvit inlöst, är järnvägen enligt gällande expropriationslag skyldig att inrätta och underhålla sådan vägöfvergång, ny väg eller annan anstalt, att samfärdseln kan obehindradt fortgå. Skall järnvägen ledas genom någons lägenhet, är tillträdaren pliktig att öfver det inlösta området inrätta och underhålla lämplig vägöfvergång eller, där det pröfvas nödigt, flera sådana. Undergå de vid anläggningstiden bestående förhållandena sedermera sådan förändring, att behof af ny vägöfvergång för jordägare eller innehafvare uppstår, skall ägaren af anläggningen, där dennas beskaffenhet det medgifver, inrätta och underhålla sådan öfvergång. Järnvägsägare är äfven pliktig att anlägga och öppenhålla afloppsdiken under banan på sådana ställen samt till sådan bredd och djuplek, att hinder för öfverbyggare icke möter att afleda vatt-

net från sina ägor, så ock att, där ej annorlunda öfverenskommes, inrätta och underhålla stängsel i den mån och på de ställen sådant kan erfordras för afhållande af andras kreatur från järnvägens område. Slik hägnadsskyldighet skall dock, där järnvägens ägare det fordrar, öfverflyttas på jordägaren, och kan ersättningen därvid fastställas att utgå såsom årlig afgift.

Järnvägsanläggning skall påbörjas, fullbordas och öppnas för allmän trafik inom den tid, som vid koncessionens meddelande eller sedermera på gifven anledning blifvit af senaten bestämd vid äfventyr att koncessionen och den för järnvägsbyggnadens utfärdande ställda säkerheten förverkas. Är mark redan för järnvägen inlöst, må dock anläggningsrätten jämte marken och därå befintliga byggnader och inrättningar samt för ändamålet anskaffade järnvägsfordon och öfriga tillbehör af anläggaren eller för hans räkning försäljas under de villkor senaten till tryggande af företagets utförande kan finna nödigt fastställa. Kommer försäljning ej till stånd, äger senaten förklara företaget nedlagdt. Försummar järnvägsägaren i öfrigt gällande föreskrifter, äger senaten tilldela honom varning med föreläggande af viss tid, inom hvilken uteblifven åtgärd skall af honom vidtagas, vid äfventyr att järnvägen eljest varder för hans räkning försåld. Har järnvägsägare under de fyra närmast föregående kalenderåren tre gånger erhållit sådan varning, äger senaten förordna, att järnvägen skall försäljas.

Rätt att å järnvägen befordra personer och gods tillkommer endast järnvägens ägare, som dock ej kan vägra anslutning af annan järnväg, hvilken af staten eller enskild anlägges. Innan järnväg upplåtes för allmän trafik, skall den vara i behörig ordning afsynad och godkänd; för banans provisoriska upplåtande för trafik erfordras dock endast förutgången besiktning. Villkoren och afgifterna för person- och godsbefordran fastställas i trafikreglemente och taxa, som på järnvägsägarens framställning utfärdas af senaten. Föreslagen afgift får därvid ej höjas, ej heller nedsättas under den, som vid statsbanorna gäller, tillökt med en tiondel. Enskild järnväg är skyldig att mot i vederbörlig ordning bestämd ersättning verkställa post-, militär- och fångtransporter samt mot afgift enligt fastställd taxa öfriga transporter af personer eller gods. I händelse af krigsfara kan järnväg mot ersättning tagas i anspråk

uteslutande för statens räkning. Krigsskada å banan är statsverket icke skyldig att ersätta. Skadeståndsskyldighet åligger däremot i vissa fall banan för åt densamma anförtrodt gods. Mellan stationerna skall vara anbragt telegraf- och telefonledning. Vissa skyldigheter åligga vidare järnväg med afseende å bokföring och aflämnande af uppgifter till vederbörande myndigheter. Inseende öfver dylik järnvägs anläggning och drift utöfvas af en inspektör, som utses af senaten och närmast lyder under öfverstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna. Meddelad koncession får icke utan senatens tillstånd å annan öfverlåtas, och fordras dess samtycke jämväl, om järnvägsägaren vill mot lega åt annan upplåta trafikerandet af järnvägen. Från allmänna och kommunala utskylder och besvär är enskild järnväg frikallad.

Efter trettio år eller den i anläggningstillståndet utsatta längre tid från järnvägens öppnande för allmän trafik, är staten berättigad inlösa densamma med allt hvad därtill hör; och skall järnvägen till statsverket afträdas vid utgången af kalenderåret näst efter det, hvarunder lösningsanspråket blifvit framställdt. I lösen skall, efter afträdarens val, erläggas *antingen*, där inlösen äger rum innan femtio år förflutit efter det någon del af banan öppnats för trafik, trettio gånger, men om den försiggår senare, tjugufem gånger företagets behållna årliga medelinkomst för de näst föregående fem åren, *eller ock* efter värdering af tre gode män, af hvilka järnvägsägaren utser en och vederbörande expedition i senaten en samt de sålunda valde utse den tredje, det belopp, för hvilket järnvägen kunde i fullgodt skick anläggas och med nödiga tillbehör utrustas, i hvartdera fallet efter afdrag af den för järnvägens försättande i sådant skick erforderliga kostnad.

Förslag

till

lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik.

1 §.

Enskilda järnvägar för allmän trafik indelas, med hänsyn till spårvidd och största tillåtna tåghastighet, i olika klasser. De närmare bestämmelserna därom meddelas af Konungen.

2 §.

Järnväg för allmän trafik må ej af enskilde anläggas, utan att tillstånd därtill (koncession) hos Konungen utverkats i den ordning denna lag föreskrifver.

Om tillstånd till utförande af elektrisk anläggning för järnvägs drift stadgas särskildt.

3 §.

Koncession må beviljas allenast svensk medborgare, kommun i riket samt aktiebolag, hvars ordning blifvit, på sätt i lagen, innefattande särskilda bestämmelser om järn-

vägsaktiebolag, den 5 mars 1897 sägs, af Konungen stadfästad.

4 §.

Koncession må beviljas allenast å järnväg med spårvidd af 1435 millimeter (normalspårig) eller 891 millimeter eller 600 millimeter (smalspåriga), såvida ej särskildt viktiga skäl påfordra annan spårvidd.

5 §.

Ansökning om koncession skall åtföljas af öfversiktskarta samt plan- och profilritningar, af uppgift dels å den klass, järnvägen är afsedd att tillhöra, dels å den största hastighet, hvarmed tågen äro afsedda att framföras å järnvägen, och dels å det största hjultryck, som vid nämnda hastighet skall komma till användning, äfvensom af beräkning af anläggningskostnaden.

6 §.

Innan ansökning om koncession af Konungen afgöres, skall sammanträde hållas inför Konungens befallningshafvande eller den myndighet, som af Konungens befallningshafvande förordnas, för att invånarne i de orter, genom hvilka järnvägen är afsedd att framdragas, äfvensom de öfriga, hvilkas intressen af det ifrågasatta företaget beröras, må hafva tillfälle att yttra sig öfver ansökningen.

7 §.

Sedan nödig utredning i ärendet genom myndigheter och eljest vunnits, tager Konungen under ompröfning, dels

huruvida den ifrågasatta järnvägen är af nytta och betydelse för de orter, genom hvilka den är afsedd att framdragas, äfvensom för utvecklingen i allmänhet och särskildt i militärt hänseende af landets trafikväsen, dels ock huruvida intrång af synnerligen väsentlig beskaffenhet skulle genom järnvägens tillkomst tillfogas annan järnväg, vare sig statens eller enskild, hvarå koncession meddelats. Med hänsyn härtill samt till öfriga i ärendet förekommande omständigheter afgöre Konungen, huruvida koncession må sökanden medgifvas eller icke.

8 §.

Koncessionsinnehafvaren är dels berättigad att med de inskränkningar, som följa af bestämmelserna i denna lag samt i lagen angående skyldighet för kommuner och enskilde att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behof den 24 maj 1895, för all framtid trafikera den koncessionerade järnvägen samt uppbära afkomsten af trafiken, dels ock skyldig att i enlighet med fastställd taxa och trafikreglemente befordra resande och gods å järnvägen.

9 §.

Koncession kan ej med laga verkan öfvergå, ej heller driften af järnväg öfverlåtas å annan än den, som enligt 3 § är behörig att erhålla koncession. Vill koncessionsinnehafvare öfverlåta koncessionen, söke Konungens tillstånd därtill. För öfverlåtelse af driften fordras jämväl Konungens tillstånd.

Den, å hvilken driften är öfverlåten, vare ansvarig ej blott för driftens behöriga skötande utan äfven för underhåll af bana och af rullande materiel.

10 §.

Är uppenbart, att i följd af tillkomsten af järnväg, därå koncession meddelas, intrång af synnerligen väsentlig beskaffenhet skulle tillfogas annan, för allmän trafik upplåten eller för sådan trafik afsedd, under byggnad varande enskild järnväg eller kanal, må Konungen, där så skäligt pröfvas, ålägga innehafvaren af koncessionen å den nya järnvägen att inom viss, af Konungen bestämd tid hafva med ägaren af den äldre järnvägen eller kanalen träffat öfverenskommelse om sådana bestämmelser, som för tillgodoseende af dennes berättigade intressen kunna anses erforderliga vid äfventyr, där ej sådan öfverenskommelse inom föreskrifven tid träffas, att såväl koncessionsinnehafvaren som ägaren af den äldre järnvägen eller kanalen blifva underkastade de bestämmelser, Konungen i sådant hänseende meddelar.

11 §.

Finner Konungen järnväg, därå koncession sökes, böra ansluta till annan järnväg, hvarå koncession förut meddelats, vare innehafvaren af den tidigare koncessionen skyldig tåla sådan anslutning; och skall öfverenskommelse mellan innehafvarne af de båda koncessionerna träffas angående villkoren för anslutningen. Kan ej öfverenskommelse därom träffas, vare koncessionsinnehafvarne underkastade de bestämmelser, Konungen i sådant hänseende meddelar.

Om järnvägs rätt att korsa annan järnväg i samma plan utanför stations spårområde stadgas i af Konungen utfärdad förordning. Den af de båda järnvägarna, å hvilken koncession sist meddelats, vare skyldig att vidkännas såväl alla kostnader i anledning af dylik korsning som ock, därest enligt af Konungen utfärdade bestämmelser uppflyttning af

någondera järnvägen i högre klass nödvändiggör korsning i skilda plan, de kostnader, som äro därmed förenade.

I fråga om anslutning eller korsning af enskild järnväg och statens järnvägar gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i denna §.

12 §.

Beviljas ansökning om koncession, åligger innehafvaren af koncessionen att inom viss, af Konungen bestämd tid hafva såsom säkerhet för järnvägsbyggnadens behöriga utförande i offentligt förvar nedsatt penningar eller värdepapper, som af Konungen godkännas.

Det belopp, som sålunda skall nedsättas, utgör för normalspårig järnväg 1000 kronor samt för annan järnväg 750 kronor för hvarje hel kilometer af järnvägens längd; dock att beloppet i intet fall må bestämmas lägre än till 2000 kronor.

Sker ej nedsättning enligt denna § inom föreskrifven tid, vare koncessionen förverkad.

Sedan det blifvit styrkt, att järnvägen är i allo fullbordad och i sin helhet upplåten för allmän trafik, vare koncessionsinnehafvaren berättigad att återbekomma det nedsatta beloppet, såvida det ej, på sätt i 20 § sägs, förverkats.

13 §.

Då koncession meddelas, bestämmer Konungen den klass, järnvägen skall tillhöra, äfvensom den största tillåtna tåghastigheten å järnvägen och det största hjultryck, som vid samma hastighet får komma till användning. Ändring häri, såvida densamma icke är af beskaffenhet att stadgandena i 42 § äro därå tillämpliga, utverkas på sätt Konungen närmare bestämmer.

14 §.

Konungen fastställer plan för järnvägsarbetets utförande, Konungen obetaget att rörande fastställande af detaljritningar särskildt förordna.

Vill, innan tillstånd lämnats till järnvägens öppnande för allmän trafik, koncessionsinnehafvaren såsom tillägg till den af Konungen fastställda planen utsträcka hufvudlinjen eller anlägga grenbana, som är afsedd för allmän trafik, söke tillstånd därtill hos Konungen; och gälle för sådant fall i tillämpliga delar enligt Konungens beprövande hvad angående utverkande af koncession å anläggning af ny järnväg är i denna lag stadgadt. Är fråga om annat tillägg till eller om ändring i planen, och är tillägget eller ändringen af väsentlig beskaffenhet, ankomme på Konungen att afgöra, huruvida och under hvilka villkor sådant må ske. Är tillägget eller ändringen icke af väsentlig beskaffenhet, må tillstånd därtill utverkas på sätt Konungen närmare föreskrifver.

Utförandet af järnvägsanläggningen står under kontroll af staten enligt de närmare bestämmelser, Konungen meddelar.

15 §.

Berör järnvägen kronan tillhörig mark, får, där ej Konungen annorledes medgifver, järnvägsarbetet därå icke påbörjas, innan särskild plan öfver järnvägsanläggningen, i hvad den berör sådan mark, blifvit af Konungen fastställd; för hvilket ändamål koncessionsinnehafvaren har att till Konungen ingifva förslag till dylik fullständig plan med beskrifning jämte uppgift å järnvägen angränsande byggnader, verk och inrättningar. Utan hinder af därförut

meddelad stadfästelse å planen för järnvägen äger Konungen förordna om de afvikelser i järnvägens sträckning eller om de ändringar i planen i öfrigt, som af anledning att järnvägen berör kronomark kunna för tillgodoseende af kronans rätt och fördel anses erforderliga.

16 §.

Den, som erhållit koncession å järnväg, är berättigad att, i enlighet med gällande författning angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, inlösa den enskild man, menighet eller inrättning tillhörande mark, som erfordras för banan enligt fastställd plan, för de för järnvägens utförande och för driften nödiga byggnader, anläggningar och upplagsplatser samt för vägar, diken och vattenaflopp, så ock dylik, i omedelbart sammanhang med banlinjen liggande mark, som erfordras för erhållande af fyllningsämne, sten och grus samt för sidoupplag. Uppstår fråga att för erhållande af fyllningsämne, sten och grus inlösa mark, som icke ligger i omedelbart sammanhang med banlinjen, vare sådan fråga beroende på Konungens pröfning i hvarje särskildt fall.

I den mån järnväg faller inom planlagda området för stad, köping eller municipalsamhälle gäller angående rätt till inlösen af mark hvad Konungen i hvarje särskildt fall bestämmer.

Koncessionsinnehafvaren får ej begagna sig af sin lösningsrätt eller å den mark, som för järnvägens anläggning sålunda skall tagas i anspråk, börja järnvägsarbetet, förrän Konungen därtill lämnat särskildt tillstånd. Sådant tillstånd må ej lämnas, där ej skälig anledning finnes, att koncessionsinnehafvaren är i stånd att utföra järnvägsanläggningen.

17 §.

Koncessionsinnehafvare må på följande villkor erhålla upplåtelse af den för järnvägen erforderliga, kronan tillhöriga jord:

a) jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning;

b) jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan godtgörelse än ersättning till vederbörande innehafvare för intrång i nyttjanderätten;

c) jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, hvilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden äfvensom för skada och intrång;

d) för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än hvad ofvan sagts upplåten, skall ersättning lämnas såväl för själfva marken som för skada och intrång.

Där ersättning i ofvannämnda fall skall utgå, bestämmes den på sätt i gällande författning angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof stadgas.

Koncessionsinnehafvaren äger kostnadsfritt begagna å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott samt grustäkter, som kunna vara disponibla.

18 §.

Vid koncessions meddelande bestämmer Konungen dels viss tid, inom hvilken arbetet med järnvägens anläggning

skall vara påbörjadt, dels tid, då järnvägen skall vara för allmän trafik öppnad, och dels tid, då järnvägen skall vara i allo fullbordad.* På särskild ansökning må Konungen medgifva förlängning af de i nämnda hänseenden utsatta tider.

19 §.

Är ej arbetet å järnvägens anläggning påbörjadt inom därför utsatt tid, vare koncessionen äfvensom en fjärdedel af det enligt 12 § nedsatta beloppet förverkade, hvaremot återstående tre fjärdedelar af beloppet få af vederbörande återbekommas. Det förverkade beloppet tillfaller statskassan.

Det åligger koncessionsinnehafvaren att inom en månad från det arbetet med järnvägens anläggning påbörjats till Konungen ingifva vederbörande kronofogdes bevis därom.

20 §.

Har ej järnvägen öppnats för allmän trafik inom därför utsatt tid, vare, där ej Konungen godkänner skäl för dröjsmålet eller detsamma berott allenast därpå, att af vederbörande myndighet anmärkta smärre felaktigheter icke ännu blifvit afhjälpta, koncessionen och hela det nedsatta beloppet förverkade. Det förverkade beloppet tillfaller statskassan.

Lag samma vare, därest järnvägen icke blifvit i allo fullbordad inom därför utsatt tid.

21 §.

Bestämmelser rörande de fordringar, som böra ställas å beskaffenheten af bana och af rullande materiel äfvensom å driftens anordning jämte hvad därmed äger samband

meddelas af Konungen, i den mån sådana icke äro i lag fastställda.

22 §.

Ej må järnväg eller del däraf öppnas för allmän trafik, och ej heller rullande materiel tagas i bruk för allmän trafik utan att tillstånd därtill lämnats på sätt Konungen närmare bestämmer.

Innan tillstånd meddelats att för allmän trafik öppna järnväg eller del däraf, vare jämväl sådan befordran därå af resande, som icke är att anse såsom allmän trafik, förbjuden.

För öfverträdelse af hvad i första stycket af denna § är stadgadt vare straffet böter från och med 20 till och med 200 kronor för hvarje dag allmän trafik olofligen ägt rum eller rullande materiel olofligen användts i allmän trafik; för öfverträdelse af stadgandet i andra stycket vare straffet böter från och med 10 till och med 100 kronor. Åtal anhängiggöres vid allmän domstol af allmän åklagare. Böterna tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång förvandlas enligt allmän lag.

23 §.

Staten utöfvar, på sätt Konungen närmare föreskrifver, kontroll såväl öfver underhåll af bana och rullande materiel med därtill hörande ångpannor som ock öfver driften.

Har, i strid med beslut, som meddelats i samband med sådan kontroll, antingen allmän trafik bedrifvits å järnvägen eller ock rullande materiel användts i sådan trafik, vare straffet böter, i förra fallet från och med 100 till och med 1000 kronor och i senare fallet från och med 20 till och med 200 kronor, allt för hvarje dag sådant skett. Be-

träffande åtal samt rätt till böter och dessas förvandling gäller hvad i 22 § sägs.

24 §.

Underlåter järnvägs ägare att ställa sig till efterrättelse i samband med statens kontroll meddeladt föreläggande att vidtaga erforderliga åtgärder i fråga om driften, må Konungen, på anmälan, kunna föreskrifva sådant, vid äfventyr att driften varder ombesörjd af staten eller annan på den försumliges bekostnad. Ställer sig järnvägens ägare ändock ej föreläggandet till efterrättelse och har han ej inom viss, af Konungen därefter bestämd tid på tillfredsställande sätt styrkt, att han är i stånd att ånyo öfvertaga och behörigen ombesörja driften, må Konungen, där så skäligt pröfvas, förklara koncessionen förverkad.

Är till följd af järnvägsägares underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse meddeladt föreläggande i fråga om banas underhåll trafiken å järnvägen nedlagd, utsätte Konungen, på anmälan, ny tid för föreläggandets fullgörande, vid äfventyr, därest äfven denna tid försittes, att koncessionen varder förverkad.

Är driften af järnvägen behörigen öfverlåten å annan än järnvägens ägare, och har den, som sålunda ombesörjer driften, låtit komma sig till last sådan underlåtenhet, som i denna § sägs, gälle hvad ofvan är stadgadt; dock att slutliga påföljden för försummelse i detta fall är, i stället för koncessionens förverkande, förlust af rättigheten för den, å hvilken driften varit öfverlåten, att vidare ombesörja densamma.

25 §.

Finner Konungen, att järnvägens ägare eller, om driften af järnvägen är behörigen å annan öfverlåten, denne

underlåter att uppehålla trafiken i det omfång, som af Konungen pröfvas skäligt, förordne Konungen, att erforderliga åtgärder för afhjälpande af nämnda missförhållande skola inom viss tid vidtagas, vid äfventyr att trafiken kommer att för järnvägsägarens eller, om driften är å annan öfverlåten, för dennes räkning besörjas af staten eller annan. Vidtagas ej föreskrifna åtgärder inom utsatt tid och har ej vederbörande järnvägsstyrelse inom viss, af Konungen därefter bestämd tid på tillfredsställande sätt styrkt sig vara i stånd att ånyo öfvertaga och behörigen ombesörja driften, vare, där Konungen finner sådant skäligt, för den händelse järnvägsägaren själf ombesörjt driften, koncessionen, men i annat fall rättigheten för den, å hvilken driften varit öfverlåten, att vidare ombesörja densamma, förverkad.

26 §.

Varder i fall, som i 20, 24 eller 25 § sägs, koncession förverkad, skall järnvägen i befintligt skick för ägarens räkning å offentlig auktion inför öfverexekutor i den ort, där järnvägens styrelse har sitt säte, utbjudas att af köparen öfvertagas med de af koncessionen följande rättigheter och skyldigheter. För köpets giltighet fordras Konungens godkännande.

Sker försäljning af anledning, som i 20 § sägs, skall Konungen utsätta ny tid för fullbordande af järnvägsanläggningen. På Konungen ankommer, huruvida och i hvilken mån den nya ägaren skall verkställa sådan nedsättning, som omförmäles i 12 §.

Kommer försäljning enligt denna § icke till stånd, må Konungen kunna förordna, att järnvägsföretaget skall nedläggas.

27 §.

Med iakttagande af hvad i 25 § är stadgadt rörande trafikens uppehållande i viss utsträckning äger koncessionsinnehafvaren eller, om driften är å annan behörigen öfverlåten, denne att bestämma antalet tåg å järnvägen samt fastställa tidtabeller för desamma; dock med skyldighet, därest för transporter för rikets försvarsväsen eller för beredande af genomgående bantåg till befordran af personer eller allmänna posten Konungen finner, att tågen böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, att ställa sig till efterrättelse hvad Konungen i sådant hänseende förordnar.

I grafiska och tjänstgöringstidtabeller skola införas extra militärtåg i enlighet med anvisning af chefen för generalstabens kommunikationsafdelning.

28 §.

På förslag af koncessionsinnehafvaren skall, innan tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik meddelas, Konungen hafva fastställt taxa och trafikreglemente, hvilket sistnämnda skall, bland annat, innehålla bestämmelser om villkoren för befordran af passagerare och gods å järnvägen samt om järnvägsägares ansvarighet för gods, som under transporten skadas eller förkommer.

Förekommer anledning vidtaga ändring i taxa eller trafikreglemente, som sålunda fastställts, må Konungen därom förordna.

29 §.

Koncessionsinnehafvaren vare pliktig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller andra enskilda järnvägar, som kunna af Konungen utfärdas.

30 §.

Det åligger koncessionsinnehafvaren eller, där driften är å annan behörigen öfverlåten, denne dels att lämna de officerare, hvilka blifvit därtill beordrade, tillfälle att studera järnvägens trafikförhållanden och därvid tillhandagå dem med erforderliga upplysningar, dels ock att mot den ersättning och i den utsträckning, som af Konungen bestämmas, befordra rikets försvarsväsen tillhörande personal, materiel, effekter och förnödenheter äfvensom fångar och allmänna posten.

31 §.

Det åligger koncessionsinnehafvaren eller, där driften är å annan behörigen öfverlåten, denne att vidtaga alla de anordningar å järnvägen, hvilka Konungen ur militär synpunkt finner skäligt föreskrifva. Alla i sådant hänseende utförda anläggningar eller anskaffade inventarier skola anses tillhöra järnvägen mot skyldighet för koncessionsinnehafvaren eller, om driften är å annan behörigen öfverlåten, denne att vårda och underhålla desamma i fullgodt skick.

Kostnaderna för sådana anordningar, som vid tiden för en järnvägs koncessionerande äro i särskilda, af Konungen utfärdade förordningar föreskrifna rörande mötesplatser för militärtåg, lastkajer å stationer, vattenstationer, vändskifvor och anordningar vid större broar för deras hastiga förstörande under krigstid, äfvensom rörande inredning, till underlättande af transport af manskap och hästar, af nyanskaffade täckta godsvagnar, hvilka icke äro inredda för specialtransporter, skall ägaren af järnvägen eller af den rullande materielen vidkännas. Kostnaderna för öfriga anordningar skola gäldas af statsmedel.

Finner Konungen, att till följd af anordningar, hvarom i denna § sägs, väsentligt intrång åstadkommes i användandet af järnvägens anläggningar eller rullande materiel, vare ägaren af järnvägen eller af den rullande materielen berättigad till ersättning för samma intrång med belopp, som af Konungen bestämmes.

32 §.

Koncessionsinnehafvaren eller, därest driften är å annan behörigen öfverlåten, denne vare skyldig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser angående hållande af tillräckligt förråd af kol eller annat bränsle, som, för betryggande af järnvägens drift i händelse af krigsmaktens ställande på krigsfot, kunna meddelas af Konungen.

33 §.

Staten äger, där så erfordras, att inom järnvägs område anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar, utan skyldighet att ersätta järnvägens ägare för samma rättighet.

34 §.

Koncessionsinnehafvaren eller, därest driften är å annan behörigen öfverlåten, denne vare skyldig att i öfverensstämmelse med därom af Konungen lämnade föreskrifter meddela de uppgifter rörande bana, rullande materiel och drift, som kunna finnas erforderliga.

35 §.

Befinnes för upprätthållande af ordning och skick bland de vid järnvägs byggnad anställda arbetare nödigt att

tillsätta särskild länsman eller polisuppsyningsman, skall koncessionsinnehafvaren ersätta statsverket kostnaden härför.

Jämväl kostnaden för anordnande af särskild religions- eller sedlighetsvård bland arbetarna skall, där sådant ifrågakommer, gäldas af koncessionsinnehafvaren.

Länsmän och polisuppsyningsmän skola, hvar inom sitt tjänstgöringsområde, åtnjuta fria resor å järnvägen.

36 §.

Staten är berättigad att inlösa enskild järnväg, hvilken upplåtits för allmän trafik.

Lösesumman skall motsvara järnvägens affärsvärde vid tiden för den i 37 § angifna värdering; dock med iakttagande att lösesumman icke i något fall får understiga järnvägens sakvärde, bestämdt på sätt i 38 § sägs.

37 §.

Affärsvärdet bestämmes af fem gode män, af hvilka Konungen utser två och koncessionsinnehafvaren två samt de sålunda utsedde den femte. Tredskas koncessionsinnehafvaren att utse gode män, skola desse utses af styrelsen för svenska järnvägsföreningen; kunna de å ömse sidor utsedde gode männen icke enas om valet af den femte, skall denne utses af öfverexekutor i den ort, där järnvägens styrelse har sitt säte. Vid affärsvärdets bedömande får hänsyn endast tagas till sådana driftöfverskott, som järnvägen redan lämnat; och skall en räntefot af fem procent läggas till grund för kapitaliseringen.

Uppkomma mellan gode männen olika meningar, gälle den mening, om hvilken mer än halfva antalet af gode männen förenar sig. Ersättning till gode männen gäldas af staten.

38 §.

Sakvärdet skall, med de undantag, som nedan sägs, bestämmas till det belopp, som enligt räkenskaper, som af Konungen godkännas, motsvarar anläggningskostnaden för järnvägen med allt hvad, jämlikt förordningen innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning af järnväg så ock i fråga om förvaltning af järnväg under konkurs den 15 oktober 1880, till järnvägen hörer, med afdrag för den värdeminskning, järnvägen må hafva undergått, hvilken värdeminskning skall bestämmas af nyssnämnde gode män.

Godkänner icke Konungen räkenskaperna, så vidt anläggningskostnaden angår, eller finner Konungen till följd af särskilda omständigheter, såsom vidtagna ändringar af större omfattning i järnvägsanläggningen, att den i räkenskaperna upptagna anläggningskostnaden skäligen icke bör läggas till grund för bestämmandet af järnvägens sakvärde, skall jämväl frågan om anläggningskostnadens belopp afgöras af de i 37 § omnämnde gode männen. Lag samma vare, därest räkenskaper saknas eller koncessionsinnehafvaren gifver sannolika skäl för, att de förda räkenskaperna icke gifva tillförlitlig upplysning angående storleken af anläggningskostnaden.

39 §.

Har fråga om järnvägs inlösande för statens räkning icke blifvit slutligen afgjord inom utgången af det år, som följer närmast efter det, under hvilket värderingen skett, skall, därest vare sig från statens eller från koncessionsinnehafvarens sida sådant fordras, ny värdering äga rum.

40 §.

Inom ett år från det beslutet om järnvägs inlösande för statens räkning delgifvits järnvägens styrelse, och i hvarje fall inom sex månader, efter det staten tillträdt järnvägen, skall lösesumman af staten utbetalas äfvensom, därest lösesumman erlägges först efter tillträdesdagen, ränta därå gäldas efter fem procent för år räknadt från tillträdesdagen, tills betalning sker.

Med köpet följer hela järnvägen med allt hvad till densamma enligt den i 38 § omnämnda förordning hörer; dock med undantag, därest lösesumman är bestämd efter järnvägens affärsvärde, af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt.

Järnvägen skall afträdas skuldfri eller ock afdrag å lösesumman göras för beloppet af den i järnvägen intecknade skulden.

41 §.

Äger koncessionsinnehafvaren jämväl annan järnväg än den, om hvars inlösande anspråk framställts, och ligga båda järnvägarna i omedelbart sammanhang med hvarandra, skall, därest trafiken enbart af den andra järnvägen icke kan med fördel bedrifvas, staten, på yrkande af koncessionsinnehafvaren, vara skyldig inlösa jämväl denna järnväg; och skall därvid lösesumman bestämmas efter järnvägens sakvärde, beräknadt på sätt i 38 § är sagdt.

42 §.

Vill, sedan tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik lämnats, koncessionsinnehafvaren ombygga järnvägen

till annan spårvidd eller ock såsom tillägg till den af Konungen fastställda planen utsträcka hufvudlinjen eller anlägga grenbana, som är afsedd för allmän trafik, söke tillstånd därtill hos Konungen; och gälle för sådant fall i tillämpliga delar enligt Konungens beprövande hvad angående utverkande af koncession å anläggning af ny järnväg är i denna lag stadgadt.

43 §.

Vill, sedan tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik lämnats, koncessionsinnehafvaren anlägga ny station eller utlägga dubbelspår å linjen, eller vill han vidtaga annat tillägg till eller annan ändring i den af Konungen fastställda planen än hvad i denna samt i 13 och 42 §§ uttryckligen angifvits, och är samma tillägg eller ändring af väsentlig beskaffenhet, ankomme på Konungen att afgöra, huruvida och under hvilka villkor sådant må ske. Är tillägget eller ändringen icke af väsentlig beskaffenhet, må tillstånd utverkas på sätt Konungen närmare föreskrifver.

Arbete, hvarom i denna § sägs, står under kontroll af staten enligt de närmare bestämmelser, Konungen meddelar.

44 §.

Konungen har att fastställa namn å samtliga, vid en järnväg befintliga stationer samt last- och hållplatser; åliggande det koncessionsinnehafvaren att i sådant hänseende till Konungen afgifva förslag.

45 §.

Vill koncessionsinnehafvare nedlägga driften å sin järnväg eller å någon del däraf, pröfve Konungen, om och i så fall under hvilka villkor sådant må ske.

46 §.

Vill någon återupptaga ett nedlagdt järnvägsföretag, eller inträda i fråga om annan än i denna lag afsedd järnväg eller i fråga om spårväg sådana ändrade förhållanden, att densamma blir att anse såsom en järnväg enligt denna lag, gälle i tillämpliga delar enligt Konungens beprövande hvad angående utverkande af koncession å anläggning af ny järnväg ofvan är stadgadt.

47 §.

Underlåter vederbörande fullgöra hvad honom enligt denna lag åligger, och är icke i lag eller författning särskild påföljd för sådan underlåtenhet stadgad, må Konungen kunna vid vite ålägga den försumlige sin skyldighet fullgöra.

48 §.

Konungen äger att, utöfver hvad förut i denna lag sägs, i sammanhang med koncessions beviljande meddela af särskilda förhållanden påkallade föreskrifter i ämnen, hvarom stadgande icke är i denna lag meddeladt.

49 §.

Fällande till vite enligt 47 § tillkommer vederbörlig domstol. Utdömdt vite tillfaller kronan och förvandlas enligt allmän lag.

Uppstår fråga att tillämpa annan, för underlåtenhet att fullgöra föreläggande enligt denna lag stadgad påföljd, tillkommer sådant Konungen.

50 §.

Utan att Riksdagen lämnats tillfälle att yttra sig må koncession ej beviljas å gränsbana, som är afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande järnvägsnät.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1909; dock att för enskild järnväg för allmän trafik, å hvilken koncession meddelats före nämnda dag, allenast gälla, förutom hvad i 7 och 10 §§ samt 11 § 1 stycket stadgas angående äldre järnväg, bestämmelserna i 1 och 9 §§, 11 § 2 och 3 styckena, 14 § 2 och 3 styckena, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24 och 25 §§, 26 §, såvidt angår de i 24 och 25 §§ upptagna fall, 27, 28, 29 och 30 §§, 31 § med iakttagande att skyldigheten för vederbörande ägare att vidkännas kostnaderna för anordnande af mötesplatser för militärtåg endast skall omfatta sådana anordningar af nämnda slag, hvilka i samband med beviljande af koncession å järnvägen i fråga blifvit föreskrifna, och att samma skyldighet i fråga om öfriga, i paragrafen särskildt uppräknade anordningar skall vara inskränkt till sådana, hvilka vid tiden för denna lags trädande i kraft äro i särskilda, af Konungen utfärdade förordningar föreskrifna, 32, 33, 34, 35, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49 och 50 §§; skolande till följd däraf hvad i de särskilda koncessionerna må vara stadgadt i strid med nämnda föreskrifter från och med den 1 januari 1909 upphöra att gälla.

Motiv.

1 §.

I kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg äro upptagna de närmare bestämmelserna rörande enskilda järnvägars indelning i klasser.

2 §.

I denna paragraf utsäges först, att endast järnväg, som är afsedd för allmän trafik, utgör föremål för koncession i denna lags bemärkelse. Undantagna äro således icke blott järnvägar för privat trafik, utan äfven s. k. spårvägar för person- eller godstrafik. Att bestämdt uppdraga gränsen mellan järnväg och spårväg, torde svårligen låta sig göra, då några uteslutande för det ena slaget specifika kännetecken icke lära kunna påvisas. Det förhållandet, som undantagslöst gäller för järnvägar, eller att ett visst, för ändamålet afsedt område är taget i bruk, kan äfven vara till finnandes i fråga om spårvägar; och om än för närvarande en spårväg i allmänhet endast förmedlar trafiken inom en och samma kommun, är det dock intet, som hindrar, att densamma utsträckes till närliggande kommuner. Så är redan nu förhållandet t. ex. med Stockholms spårvägar, som mellan Norrtull och Haga grindar framgå genom Solna socken, och torde, äfven om denna linje än vidare utsträcktes, så att densamma komme att beröra ytterligare en eller flera kommuner, anläggningen icke nödvändigtvis förlora sin karaktär af spårväg. Anläggningens utsträckning kan således icke tjäna såsom grundläggande någon skillnad mellan järnväg och spårväg; och samma är förhållandet med drifkraften, som ju kan vara likartad för båda slagen. Hvad som skiljer en spårväg från en järnväg ligger i byggnadssättet i afseende å banan,

i konstruktionen af materielen eller i driftens anordning, beroende på de mindre fordringar, som i berörda hänseenden anses böra ställas på en spårväg. De omständigheter, som betinga dessa mindre fordringar, äro emellertid af den beskaffenhet, att de icke kunna på förhand fastslås; utan synes det kommittén, att frågan, huruvida en tilltänkt anläggning är att anse såsom järnväg eller spårväg, lämpligen bör pröfvas i hvarje särskildt fall. Klart är, att äfven för rättigheten att anlägga spårväg kräfves tillstånd, att föreskrifter med afseende å spårvägens byggande och trafikerande böra meddelas äfvensom att kontroll öfver dessa föreskrifters efterlefnad utöfvas. Men tillståndet torde icke, såsom i fråga om järnvägar, nödvändigtvis behöfva meddelas af Konungen, utan bör kunna lämnas, allt efter omständigheterna, af underordnad statsmyndighet eller af vederbörande kommunalförvaltning, föreskrifterna skola gifvetvis vara andra än de för järnvägar gällande, kontrollen kan likaså ske på annat sätt. Dessa förhållanden, hvilka otvifvelaktigt behöfva ordnas, falla emellertid icke inom området för kommitténs uppdrag.

Det är vidare i denna paragraf uttaladt, att det är rätten att *anlägga* en järnväg, hvartill koncession skall utverkas. För rätten att *använda* järnvägen behöfver icke särskild koncession sökas. Enligt 8 § följer nämligen denna rätt af den meddelade koncessionen. Om den ursprunglige koncessionsinnehafvaren vill låta järnvägen öfvergå till annan, anvisar 9 §, att sådant skall ske genom öfverlåtelse af koncessionen. Förverkas koncessionen, såsom i 20, 24 och 25 §§ sägs, då skall, enligt 26 §, järnvägen utbjudas å offentlig auktion för ägarens räkning, att af köparen öfvertagas med de af koncessionen följande rättigheter och skyldigheter. Icke heller i detta fall skall således särskild koncession å järnvägens användande sökas. Att detsamma gäller, för den händelse järnvägen säljes å exekutiv auktion, torde ligga i sakens natur. Såsom af det följande framgår, fordras dock i allmänhet för giltigheten af koncessions öfverlåtande Konungens godkännande.

Vissa fall kunna emellertid tänkas förekomma, då särskild koncession att använda en redan anlagd bana bör utverkas. Ett är, då annan järnväg än som i förevarande lag afses eller spårväg till följd af ändrade förhållanden blir att anse såsom en järnväg enligt nämnda lag, ett annat,

då någon vill åter upptaga driften å en nedlagd järnväg. Nedläggande af driften kan ske antingen frivilligt, såsom i 45 § sägs, eller ock, enligt 26 §, efter förordnande af Konungen. I förra fallet torde nog sannolikheten för att driften skall återupptagas vara synnerligen ringa; men icke så i senare fallet. Nedläggandet har därvid berott därpå, att å den auktion, hvarå järnvägen utbjudits till försäljning, icke något anbud eller i alla händelser icke något antagligt anbud gjorts. Det kan emellertid väl tänkas, att sedermera någon lämplig köpare uppträder, och bör för sådan händelse, då förre koncessionsinnehafvaren förverkat sin koncession och företaget blifvit förklaradt nedlagdt, ny koncession sökas. Angående dessa båda fall stadgas i 46 §. Ett annat hithörande fall torde vara, då järnväg skall ombyggas till annan spårvidd, hvarom bestämmelser äro meddelade i 42 §.

Kommittén har icke föreslagit någon ändring i det nu bestående förhållandet, att det är Konungen, som i hvarje särskildt fall har att afgöra, huruvida koncession bör meddelas eller icke. Att inrymma åt Riksdagen rätt att deltaga i afgörandet häraf, synes kommittén icke vara att förorda. En järnvägskoncession berör så många enskilda, hvarandra motsatta intressen, att desammas rätta afvägande lättast torde kunna verkställas af Konungen. Skulle Riksdagen deltaga i afgörandet af hvarje särskildt fall, komme detta äfven otvifvelaktigt mången gång att, till men för företaget, vålla tidsutdräkt med ärendets afgörande. En viss inskränkning i Konungens rätt uti ifrågavarande hänseende har emellertid af kommittén föreslagits, nämligen i fråga om gränsbana, hvilken är afsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande järnvägsnät. Angående dessa är i 50 § stadgadt, att koncession å sådan ej må meddelas, utan att Riksdagen lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet. Stadgandet är öfverensstämmande med hvad Riksdagen, på sätt af historiken framgår, år 1902 i fråga om gränsbanor hemställt; och torde detsamma motiveras af den synnerligen stora betydelse sådana banor äga, särskildt i utrikespolitiskt och handelspolitiskt hänseende.

Kommittén har icke ansett nödigt i förslaget upptaga någon särskild påföljd för det fall, att en järnväg för allmän trafik anlades utan att koncession därå meddelats. Tillstånd af vederbörande myndighet till en sådan järnvägs öppnande för allmän trafik kan naturligtvis icke lämnas;

och skulle allmän trafik utan dylikt tillstånd bedrifvas å järnvägen, blefve straffbestämmelserna i 22 § i föreliggande förslag tillämpliga. Anläggandet af en järnväg under ifrågavarande förutsättningar torde icke heller kunna tänkas för annan händelse, än att järnvägsbyggaren disponerade all erforderlig mark för järnvägen; och någon straffpåföljd för sålunda å egen mark vidtagna åtgärder lärer icke kunna ifrågasättas. Olägenheten af att en järnväg anlades i afvaktan på koncession, hvilken sedermera meddelades, skulle bestå däri, att kontroll från statens sida under byggnadstiden svårligen kunde på ett effektivt sätt utöfvas; men denna olägenhet är äfven för handen, om en ursprungligen för privat trafik anlagd järnväg öfvergår att blifva en järnväg för allmän trafik. I båda fallen skall naturligtvis banans beskaffenhet undersökas, innan tillstånd till dess öppnande för allmän trafik får meddelas.

I lag, innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, den 27 juni 1902 äro stadganden meddelade, huru tillstånd till elektriska anläggningar skall utverkas, och hvad därmed äger samband.

3 §.

För närvarande finnes icke någon begränsning i fråga om den, åt hvilken koncession kan beviljas; i denna paragraf är en sådan begränsning föreslagen. Hvad därmed hufvudsakligen afses är att förhindra koncessions meddelande åt utlänning. Det är icke ofta sådant skett. Den 2 februari 1858 beviljades »La société des mines et fonderies de zinc de la Vieille montagne» rätt att expropriera mark för Ammebergs järnväg; och äges denna järnväg ännu af nämnda bolag. Den 22 september 1869 beviljades storbritanniske undersåtarne Andley G. Gosling och Hugh C. Smith rätt att, i förening med andra personer, anlägga järnväg från Frövi till Ludvika. Denna koncession har sedermera öfverlåtits å ett engelskt konsortium »The Swedish Central railway company», som fortfarande äger järnvägen. Den 8 december 1882 beviljades koncesssion för C. G. Hierta, J. W. Arnberg och A. Ljunggren å järnväg från norska gränsen till Luleå äfvensom rätt för dem att öfverlåta koncessionen å ingeniörsfirman Wilkinson & Jarvis i London och de öfriga in- och utländska män, med hvilka

firman kunde komma att förena sig. Koncessionen innehades sedermera af nämnda firma, därefter af ett utaf firman bildadt bolag »The Northern of Europe railway company limited» och slutligen, innan järnvägen öfvertogs af staten, af »The Swedish and Norwegian railway company limited».

Ett förbud för utlänning att erhålla koncession å järnväg kan följaktligen icke anses såsom någon omstörtning af bestående förhållanden, utan snarare såsom ett lagfästande af en redan nu gällande praxis; och finner kommittén ett sådant förbud jämväl vara fullt berättigadt. Det torde nämligen icke vara uteslutet, att förhållanden kunna inträffa, af hvilka den främmande makt, hvars undersåte drefve järnvägsrörelse här i landet, toge sig anledning att, för tillgodoseende af dennes enskilda intresse, framställa fordringar, hvilkas uppfyllande vore oförenligt med det allmänna intresset; och kunde däraf lätt politiska förvecklingar uppstå. Härtill kommer, att det måste vara af vikt för staten, att största möjliga garantier förefinnas, att den, som beviljas koncession å en järnväg, skall kunna på ett tillfredsställande sätt såväl bringa företaget till utförande som sedermera drifva detsamma, men sådana garantier kunna uppenbarligen i jämförelsevis mindre grad påräknas, då fråga är om utlänningar än då det gäller landets egna medborgare.

Hvad angår koncessions beviljande åt järnvägsaktiebolag, är i förslaget förutsatt, att för sådant bolag bolagsordning skall vara antagen och af Konungen fastställd, innan koncession kan bolaget meddelas. Det torde häremot kunna invändas, att om bolagets koncessionsansökan sedermera finnes icke böra bifallas, åtgärderna med bolagsordningens antagande vidtagits i onödan och att det därför bort stadgas, att koncession kunde meddelas ett bolag, äfven om det ej fått sin bolagsordning fastställd. Emellertid är uti ifrågavarande hänseende att märka, att, enligt hvad erfarenheten visat, koncession åt bolag sällan torde förekomma i andra fall, än då det koncessionssökande bolaget redan förut drifver järnvägsrörelse och således redan har bolagsordning fastställd.

Af afdelningschefen vid generalstabens kommunikationsafdelning, med hvilken, på sätt kommitténs underdåniga skrifvelse utmärker, kommittén i vissa frågor rådgjort, har framhållits såsom ett önskemål från militärt håll, att fordran

uppställdes, att samtliga styrelseledamöter i ett järnvägsaktiebolag skulle vara svenska medborgare.

Kommittén har dock icke funnit anledning föreslå någon ändring i hvad i sådant hänseende gäller eller att i regel styrelseledamöterna skola vara i Sverige bosatta svenska undersåtar och att endast för särskildt fall Konungen kan medgifva, att styrelsen må till viss del, dock högst en tredjedel af hela antalet, bestå af främmande undersåtar eller å utrikes ort bosatta svenska undersåtar.

4 §.

Ju mera landets järnvägsnät utvecklas, i ju större utsträckning de särskilda järnvägarna knytas samman med hvarandra, desto angelägnare blir det, att spårvidderna i möjligast minsta mån växla. Det ligger nämligen i sakens natur, att i annat fall samtrafiken försvåras och ökade omlastningskostnader uppstå. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1904 funnos vid nämnda års slut följande antal enskilda järnvägar öppnade för allmän trafik: 112 med normal spårvidd om tillhopa 5509,1 kilometer, 2 med en spårvidd af 1093 millimeter om tillhopa 49,9 kilometer, 13 med en spårvidd af 1067 millimeter om tillhopa 507,7 kilometer, 54 med en spårvidd af 891 millimeter om tillhopa 1748,3 kilometer, 2 med en spårvidd af 802 millimeter, af hvilka dock den ena, Bredsjö—Degerfors, numera är ombyggd till normalspårig, och den andra har en längd af 47,7 kilometer, samt 6 med en spårvidd af 600 millimeter, af hvilka en, Helsingborg—Råå—Ramlösa, numera är ombyggd till normalspårig och de öfriga hafva en längd af 113,1 kilometer. Den allmännast förekommande spårvidden för de smalspåriga järnvägarna är således 891 millimeter, och att denna, jämte den normala, fortfarande bör komma till användning, är otvifvelaktigt. Afdelningschefen vid generalstabens kommunikationsafdelning har ansett andra spårvidder i regel icke böra få förekomma; men då för en del mindre järnvägar med obetydlig trafik en spårvidd af 891 millimeter kan vara onödigt stor, synes det kommittén som om möjlighet borde beredas en sådan järnväg att begagna sig af en mindre spårvidd; och har för detta fall en sådan af 600 millimeter synts kommittén vara den lämpligaste. Med anslutning

till hvad sålunda anförts har kommittén föreslagit en begränsning af spårvidden, på sätt denna paragraf innehåller.

Förhållandena kunna emellertid vara sådana, att de påkalla ett undantag från ifrågavarande bestämmelse, såsom t. ex. om en tilltänkt järnväg har sin enda eller hufvudsakliga betydelse såsom fortsättning af en förut befintlig med annan spårvidd än i denna paragraf angifna; och har kommittén genom paragrafens affattning beredt möjlighet för ett sådant undantag.

5 §.

I denna paragraf är upptagen en bestämmelse, att vissa handlingar skola vid ansökan om koncession inlämnas till Konungen för att tjäna till ledning vid frågans bedömande. Redan nu ingifvas alltid öfversiktskarta, plan- och profilritningar, kostnadsförslag samt uppgift å de tekniska bestämmelser, hvilka äro afsedda att tillämpas å den ifrågasatta järnvägen. Hvad de tekniska bestämmelserna angår, äro dessa upptagna i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg. Då emellertid dessa bestämmelser äro olika för olika klasser af järnvägar, är det af vikt att redan från början fastslås, hvilken klass järnvägen skall tillhöra. Detta kan äfven vara af betydelse vid bedömandet ur samfärdselns eller militär synpunkt af järnvägens lämplighet. Då enligt kommitténs sistnämnda förslag det står järnväg fritt att inom viss, i samma förslag för de olika klasserna angifven latitud bestämma den största tåghastighet, som skall å järnvägen användas, äfvensom, med viss minimibegränsning, det största hjultrycket, samt dessa båda faktorer äro af betydelse för bestämmandet af skenvikten, har kommittén ansett lämpligt, att vid koncessionens beviljande hastighet och hjultryck blefve fastslagna, så att alla förutsättningar för banans byggnadssätt redan från början vore gifna; och har kommittén för den skull i denna paragraf upptagit skyldighet för koncessionssökanden att lämna uppgifter i berörda hänseenden.

Det har inom kommittén ifrågasatts, att till en koncessionssökandes åligganden jämväl skulle höra att förebringa utredning rörande den person- och godstrafik, som vore för järnvägen att förvänta. Det är tydligt, att, om en tillförlitlig utredning i berörda hänseenden kunde vinnas,

densamma skulle vara af största betydelse för frågans afgörande, då därigenom skulle erhållas ett säkert underlag för bedömande af såväl järnvägens berättigande i trafikhänseende som ock dess ekonomiska bärkraft. Det torde väl emellertid icke kunna förnekas, att garantierna för tillförlitligheten af en dylik utredning i många fall äro skäligen obetydliga. Skall den tilltänkta järnvägen beröra trakter med redan utvecklad handel och industri, eller, med andra ord, skall beräkningen rörande den påräkneliga trafiken hänföra sig till bestående förhållanden, då kan densamma nog med en viss grad af sannolikhet uppgöras, men det synes kommittén, att i sådana fall förhållandena själfva utan en detaljerad beräkning i allmänhet böra vara tillfyllest för att visa det berättigade i järnvägens anläggande. Är det åter fråga om en järnväg, hvars hufvudsakliga betydelse består däri, att inom de trakter, densamma är afsedd att genomgå, bringa till lif eller utveckla industriell eller annan verksamhet, då komma förvisso trafikberäkningarna att blifva mer eller mindre osäkra. Skola de få något värde, fordras åtminstone, att de verkställas med synnerligen stor omsorg och af en fullt kompetent person. Det är ingalunda kommitténs mening, att utredningar af ifrågavarande slag icke böra ifrågakomma; men det synes kommittén själffallet, att en koncessionssökande åberopar alla de omständigheter, som kunna tjäna till stöd för hans ansökning, och naturligtvis då i främsta rummet trafikmöjligheterna för den ifrågasatta järnvägen; och i alla händelser står det ju Konungen fritt att infordra de ytterligare upplysningar, som kunna anses erforderliga. Hvad kommittén ansett olämpligt har varit att i lag fastslå en ovillkorlig skyldighet för hvarje koncessionssökande att åstadkomma en trafikberäkning. Med hänsyn till det mången gång synnerligen vanskliga i en sådan beräkning har kommittén nämligen befarat, att ett stadgande, sådant som det ifrågasatta, skulle hafva till följd trafikberäkningar, hvilka i stället för att tjäna till ledning vid frågans bedömande tvärtom komme att verka missledande och för hvilka, därest desamma sedermera jäfvades af erfarenheten, ansvaret komme att öfverföras å statsmyndigheterna.

Afdelningschefen vid generalstabens kommunikationsafdelning har ansett, att koncessionsansökning borde åtföljas jämväl af plan för anordnandet af lokomotivens vattentag-

ning med angifvande af de olika vattentagningsställenas förmåga uttryckt i kbm per timme, enär det vore ur militär synpunkt nödvändigt, att det sätt för vattentagning, som användes vid statens järnvägar, också kunde tillämpas på enskilda normalspåriga järnvägar. För tillgodoseende af detta kraf har kommittén i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg upptagit bestämmelse uti ifrågavarande hänseende.

6 §.

Föreskrifterna i denna paragraf öfverensstämma med nu rådande praxis; dock har kommittén ansett lämpligt att uttryckligen förklara, att å det sammanträde, hvarom paragrafen handlar, ej blott ortsinvånarne utan äfven de öfriga, hvilkas intressen beröras af företaget, skola äga rätt att yttra sig; och har kommittén därvid närmast haft för tankarna ägarne till befintliga järnvägar, som i något hänseende beröras af den ifrågasatta. Någon särskild kallelse å dessa skulle dock icke ifrågakomma.

Förslaget förutsätter möjligheten, att i mindre omfattande fall sammanträdet skall kunna hållas inför annan myndighet än Konungens befallningshafvande, exempelvis kronofogde.

Att Konungen före ärendets afgörande skall äga att från vederbörande myndigheter infordra yttranden, ligger i sakens natur och har därför icke ansetts behöfva stadgas i lagen.

7 §.

Afgörandet i hvarje särskildt fall, huruvida koncession skall beviljas eller icke, tillkommer enligt förslaget, på sätt ofvan nämnts, Konungen; han äger att pröfva alla i ärendet förekommande omständigheter och därefter fatta sitt beslut. Det har emellertid synts kommittén, att i lagen vissa synpunkter borde angifvas, hvilka i främsta rummet skulle komma under beaktande. Att hänsyn skall tagas till järnvägens nytta och betydelse för de orter, densamma är afsedd att genomgå, äfvensom för utveckling af landets trafikväsen i öfrigt — den militära synpunkten har på hemställan af ofvannämnde afdelningschef särskildt framhållits — är en så självklar sak, att ett stadgande därom i och för sig torde vara obehöfligt. Att ett sådant stadgande

ändock upptagits, beror därpå, att detsamma afsetts att utgöra en motsättning mot paragrafens senare del eller den hänsyn, som bör tagas till järnvägens inverkan å äldre järnväg. Stadgandet härom utgör paragrafens tyngdpunkt. Det är icke förr än under de senare åren en sådan hänsyn mera allmänt gjort sig gällande, hvilket delvis har sin förklaring däri, att först under senare tid järnvägsnätet utvecklats så, att en mera afsevärd konkurrens mellan järnvägarna kunnat uppkomma; och då kommittén håller före, att berörda princip har fog för sig, har kommittén ansett uttryck åt densamma böra gifvas i lagen. Därmed har emellertid kommittén icke velat uttala, att beviljande af koncession å en järnväg skulle innebära rätt för denna järnväg att, med andras uteslutande, tillgodogöra sig de fördelar, som af en dylik koncession kunna härflyta, d. v. s. innebära ett monopol. Kommittén är tvärtom af den bestämda uppfattning, att så icke är förhållandet, utan att en koncessionsinnehafvare är skyldig att tåla de inskränkningar i afseende å nämnda fördelar, som det allmännas intresse kräfver. Denna kommitténs åsikt har funnit uttryck i paragrafens affattning så till vida som däri säges, att Konungen skall taga under ompröfning, huruvida tillkomsten af den ifrågasatta järnvägen tillfogar en äldre järnväg intrång af *synnerligen väsentlig* beskaffenhet. Detta stadgande innebär, att afseende icke får fästas å intrång, som den tilltänkta järnvägen orsakar en äldre järnväg, i annat fall än då detta intrång är af synnerligen väsentlig beskaffenhet; hvaremot stadgandet icke får tolkas så, att intrång af nyssnämnda beskaffenhet är ett bestämdt hinder för koncessions beviljande. Att så icke är lagförslagets mening, framgår tydligen af stadgandet i 10 §. Att hänsyn uti ifrågavarande hänseende äfven bör tagas till statens järnvägar, har synts kommittén uppenbart.

Den frågan har äfven inom kommittén varit föremål för öfverläggning, huruvida, för tillvaratagande, på sätt nyss nämnts, af en äldre järnvägs intressen, det skulle fordras, att anläggning af järnvägen åtminstone påbörjats, eller om det vore tillräckligt, att koncession å järnvägen beviljats. Principiellt sedt torde denna fråga icke kunna besvaras mera än på ett sätt. Grunden till stadgandet i fråga är, att en äldre rätt finnes, som skall skyddas; men denna rätt uppkommer i och med koncessionens beviljande

och är icke på annat sätt beroende af arbetets påbörjande än att, om den därför bestämda tiden försittes, rätten upphör. En gifven följd häraf torde vara, att en tidigare meddelad koncession skall vara bestämmande för rätten att tillgodonjuta ifrågavarande skydd.

En olägenhet af berörda princips tillämpning kan visserligen påvisas i ett sådant fall, att koncession å en järnväg sökes, icke i ändamål att verkligen anlägga järnvägen, utan uteslutande i afsikt att förhindra tillkomsten af en annan järnväg, hvarå koncession väntas skola begäras. Erhålles koncession å den förra järnvägen, kan den senares tillkomst därigenom äfventyras; hvadan för ett sådant fall det vore lämpligare, att det såsom villkor för åtnjutande af ifrågavarande skydd vore stadgadt, att arbetet med järnvägsbyggnaden påbörjats. Att emellertid, för förebyggande af missbruk, hvilka väl dock få anses utgöra undantag, gifva stadgandet en sådan form, att därigenom ifrågavarande skydd undandrages fullt lojala järnvägsföretag, hvilka, ehuru koncessionerade, likväl icke fortskridit så långt, att arbetet å järnvägens anläggande kunnat börjas, torde icke vara att förorda. Ett villkor, att arbetet skall vara påbörjadt, kan också af den illojale konkurrenten uppfyllas på sådant sätt, att han låter verkställa några obetydliga gräfningar å banan utan afsikt att fullfölja arbetet. I ett sådant fall af illojal konkurrens, som nyss är sagdt, gifves det emellertid en annan utväg att hindra de skadliga verkningarna däraf. Finner Konungen, att den ifrågavarande koncessionsinnehafvaren saknar allvarlig afsikt att bringa järnvägsföretaget till utförande, lärer Konungen icke underlåta att vägra honom förlängd tid för arbetets påbörjande eller för dess fullbordande; och detta så mycket mindre, om det visar sig, att den meddelade koncessionen står i vägen för förverkligandet af ett annat, måhända förmånligare järnvägsförslag.

Kommittén har af sålunda anförda skäl kommit till det resultat, att såsom villkor för en äldre järnvägs tillgodonjutande af det skydd, som i denna paragraf afses, endast bör bestämmas, att koncession å järnvägen meddelats. Hvad kommittén nu senast anfört har endast afseende å enskild järnväg; någon motsvarande bestämmelse för statens järnvägar har synts kommittén obehöflig.

Att befintligheten af en järnväg, uteslutande afsedd för privat trafik, eller af en spårväg icke utgör hinder för sökt koncession, torde utan vidare framgå af stadgandet i denna paragraf.

Slutligen har i detta sammanhang inom kommittén behandlats det spörsmålet, huruvida ifrågavarande skydd jämväl borde tillkomma en förut anlagd kanal; men har samma spörsmål, särskildt med hänsyn till järnvägarnas väsentligt större betydelse i vårt land såsom samfärdsmedel, ansetts böra besvaras nekande.

8 §.

I denna paragraf äro angifna dels den rätt, hvilken, på sätt förut nämnts, är en omedelbar följd af koncessionens beviljande, nämligen att för all framtid trafikera järnvägen och uppbära afkomsten af trafiken, dels ock den allmänna skyldighet, som följer däraf, att det är allmän trafik, som skall bedrifvas å järnvägen, och hvilken skyldighet är vederbörligen begränsad af bestämmelserna i taxa och trafikreglemente. Att koncessionsinnehafvaren vid trafikerandet af järnvägen måste vara underkastad, utöfver den i denna paragraf angifna allmänna skyldigheten, vissa inskränkningar, framgår af åtskilliga bestämmelser i lagförslaget äfvensom af lagen angående skyldighet för kommuner och enskilde att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behof den 24 maj 1895.

9 §.

Då enligt 3 § vissa behörighetsvillkor äro uppställda med afseende å den, som skall kunna få koncession sig beviljad, är det tydligt, att samma villkor skola gälla för den, till hvilken koncession med laga verkan skall kunna öfvergå; och detta vare sig koncessionsinnehafvaren frivilligt öfverlåter koncessionen, järnvägen inropas å offentlig auktion enligt 26 § eller försäljning af järnvägen å exekutiv auktion äger rum. Hvad angår det förstnämnda fallet eller frivillig öfverlåtelse, upptages för närvarande bland koncessionsvillkoren, att koncessionen icke må utan Konungens samtycke å annan öfverlåtas. Kommittén har ansett, att denna bestämmelse bör bibehållas. Det rätta

fullgörandet af de förpliktelser, som medfölja en koncession, är nämligen för det allmänna af den stora betydelse, att det icke kan anses vara tillfyllest, att den, åt hvilken detta fullgörande anförtros, uppfyller de fordringar, som i 3 § äro bestämda, utan att jämväl andra garantier för hans lämplighet i berörda hänseende böra finnas.

Hvad nu är sagdt torde äfven gälla försäljning af järnväg enligt 26 §, hvarför i nämnda paragraf såsom villkor för köpets giltighet föreskrifvits Konungens godkännande däraf.

Däremot har kommittén ansett sig icke böra, i fråga om järnvägs försäljande å exekutiv auktion, uppställa ett dylikt villkor, utan skulle för sådan försäljnings giltighet enligt förslaget allenast fordras, att köparen uppfyller behörighetsfordringarna enligt 3 §. Utom det att utsökningslagens bestämmelser rörande köpeskillingens gäldande lämna en viss garanti för köparens ekonomiska solvens, har kommittén ansett sig böra i minsta möjliga mån föreslå bestämmelser, hvilka kunna menligt inverka på de intressen, för hvilkas tillgodoseende den exekutiva försäljningen är afsedd. Hvad som sålunda gäller för exekutiv auktion torde äfven hafva sin tillämpning å försäljning i den ordning konkurslagen bestämmer.

På sätt kommitténs underdåniga skrifvelse utmärker, har genom nådig remiss den 10 augusti 1906 till kommittén öfverlämnats en af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 juni 1906 dagtecknad, till Konungen ingifven skrifvelse, för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det kommittén lämnade uppdrag. Af nämnda skrifvelse inhämtas, att, sedan styrelsen meddelat Gäfle stad tillstånd att under vissa förbehåll upplåta järnvägen Gäfle—Fredriksskans för allmän godstrafik äfvensom samtidigt föreskrifvit, att berörda trafiktillstånd icke utan styrelsens medgifvande finge på annan öfverlåtas, hade Gäfle stads drätselkammare, med tillkännagifvande att öfverenskommelse träffats med Gäfle—Dala järnvägsaktiebolag om dess trafikerande af berörda järnväg, i skrifvelse till styrelsen den 11 augusti 1905 anhållit, att styrelsen ville medgifva, att ifrågavarande trafiktillstånd finge öfverlåtas på Gäfle—Dala järnvägsaktiebolag.

I anledning af denna framställning från drätselkammaren ingick styrelsen, då styrelsen vore tveksam, huruvida styrelsen ägde att på ifrågasatt sätt öfverflytta ett trafiktillstånd,

och då det ofta förekomme, att järnvägars ägare önskade till andra järnvägsaktiebolag eller särskilda trafikbolag öfverlämna järnvägsdriften, med underdånig hemställan om nådigt bemyndigande att för fall af omförmäldt slag, när omständigheterna sådant föranledde, medgifva järnvägsägare rätt att genom annan bedrifva trafiken å järnvägen.

Hvad sålunda angår öfverlåtelse af driften, har det till en början stått klart för kommittén, att driften af en järnväg ej kan med laga verkan öfverlåtas å annan än den, som enligt 3 § är behörig att erhålla koncession. Lika litet som koncession å en järnvägs anläggande med däraf följande rätt att trafikera densamma anses böra beviljas t. ex. en utlänning, torde nämligen rätten att enbart trafikera järnvägen böra honom medgifvas. Hvad därefter angår frågan, huruvida särskildt tillstånd skall erfordras för öfverlåtelse af driften, har det visserligen synts kommittén lända till nytta, att driften å sammanhängande järnvägar ställdes under gemensam förvaltning, och att således hinder för öfverlåtelse af driften icke borde i onödan uppställas. Då emellertid, särskildt vid det förhållande att, enligt hvad kommittén tänkt sig, ansvaret för banas och rullande materiels underhåll samt för driftens anordning skall påhvila den, som i koncessionsinnehafvarens ställe ombesörjer driften å järnvägen, det måste vara af stor betydelse för det allmänna, att den, som utöfvar en sådan rätt, är fullt pålitlig och vederhäftig, har kommittén ansett en pröfning uti ifrågavarande hänseende vara erforderlig; och håller kommittén före, att, med hänsyn till beskaffenheten af denna pröfning, densamma lämpligen bör uppdragas åt Konungen.

Att den, som ombesörjer driften, skall vara ansvarig för att denna skötes på behörigt sätt, ligger i sakens natur; och då behöriga underhållet af bana och rullande materiel står i det mest intima samband med driften, har kommittén ansett ansvaret i berörda hänseenden jämväl böra påhvila den, som ombesörjer driften.

10 §.

Det är här ofvan under 7 § framhållet, hurusom hänsynen för en äldre järnväg endast för det fall kan utgöra hinder för koncessions beviljande å en ny järnväg, att den senare tillfogar den förra intrång af synnerligen väsentlig

beskaffenhet; men det har på samma gång betonats, att ett intrång af dylik beskaffenhet ingalunda nödvändiggör afslag å den gjorda koncessionsansökningen. Varder i sådant fall ansökningen beviljad, torde det icke kunna förnekas, att omständigheterna kunna vara sådana, att vedergällning i någon form skäligen bör tillkomma den äldre järnvägen för den skada, densamma sålunda lider. Men å andra sidan har det för kommittén stått klart, att denna rätt till vedergällning bör inskränkas till rena undantagsfall. Är en ifrågasatt järnväg af en sådan betydelse för det allmänna, att densamma anses böra komma till stånd, oaktadt den synnerligen väsentliga skada, som därigenom tillfogas en äldre järnväg, då torde villkoren för det allmännyttiga företaget böra göras så litet betungande som möjligt, då torde tillämpningen af regeln, att det enskilda intresset får vika för det allmänna, vara fullt på sin plats. Härtill komma de stora svårigheter, som i regel möta att redan i sammanhang med koncessionsfrågans afgörande rättvist bedöma den skada, hvarom nu är fråga. Förhållandena kunna vid nämnda tidpunkt te sig så, att skälig anledning anses föreligga att antaga uppkomsten af dylik skada, under det att verkligheten sedermera jäfvar detta antagande. Med hänsyn till hvad kommittén sålunda anfört har kommittén ansett sig böra såsom förutsättning för tillämpningen af denna paragraf föreslå, att det vore *uppenbart*, att i följd af tillkomsten af den nya järnvägen intrång af synnerligen väsentlig beskaffenhet tillfogades en äldre järnväg. En sådan förutsättning torde äfven i hufvudsak öfverensstämma med den praxis, som i berörda hänseende utvecklat sig. I vissa fall har Konungen, i sammanhang med koncessions beviljande, meddelat bestämmelser i syfte att skydda äldre järnvägars intressen.

Sedan Östra Värmlands järnvägsaktiebolag sökt koncession å en järnväg mellan Kristinehamn och Persberg, blef, sedan sökanden visat, att han inlöst två konkurrerande trafikleder, nämligen Kristinehamn—Sjöändans järnväg och Kroppa järnvägs- och sjötrafikled, samt att underhandlingar inledts om inköp af den s. k. västra trafikleden (kanal- och hästbana), koncession den 9 maj 1873 beviljad; dock under förklarande att, därest västra trafikleden, hvilken ägdes af Filipstads trafikaktiebolag, ej blefve enligt inledda underhandlingar af Östra Värmlands järnvägsaktiebolag inlöst,

detta bolags järnväg icke finge i plan korsa Filipstads trafikaktiebolags järnväg eller läggas närmare trafikaktiebolagets trafikleder än att beståndet af dess byggnader och anläggningar samt trafikens säkerhet kunde vara fullt betryggade, samt att Östra Värmlands järnvägsaktiebolag i allmänhet icke finge vidtaga några åtgärder eller några anläggningar, som på något sätt kunde hindra eller inskränka trafikaktiebolagets förmåga att fortfarande obehindradt trafikera sina kommunikationsleder.

Vid koncession den 10 maj 1878 å Ängelsberg—Vanälfvens järnväg stadgades såsom villkor för anläggande af en del af järnvägen, att koncessionsinnehafvaren skulle inlösa Wessman—Barkens järnvägsaktiebolags bana.

Vid koncession den 29 maj 1891 å järnväg från Vansbro öfver Ludvika till Ängelsberg stadgades, att koncessionsinnehafvarne skulle vara skyldiga att lösa till sig Smedjebackens järnväg mellan sjöarna Wessman och Barken och att tillsvidare, intilldess annorlunda blefve förordnadt, uppehålla trafiken å berörda bana. Smedjebackens järnväg löpte i hela sin sträckning i det närmaste parallellt med och på obetydligt afstånd från den nya järnvägen.

Vid koncession den 31 december 1897 å Borås—Alfvesta järnväg föreskrefs, att, därest öfverenskommelse ej inom viss tid träffats med ägarna till Kinds härads järnväg mellan Borås och Svenljunga i fråga om lämpliga anordningar i syfte att skäligen minska det intrång, som berörda järnväg kunde komma att lida genom den nya järnvägens anläggning, koncessionsinnehafvarne skulle vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t förbehölle sig att för sådant fall efter anmälan meddela. Den 40 kilometer långa järnvägen mellan Borås och Svenljunga skulle till mera än sin halfva sträckning i det närmaste sammanfalla med den nya järnvägen.

Vid koncession den 11 oktober 1901 å järnväg Falköping—Ranten—Landeryd föreskrefs, att, därest öfverenskommelse icke kunde inom viss tid träffas mellan koncessionsinnehafvarne och Ulricehamns nya järnvägsaktiebolag i fråga om ersättning för det intrång, bolagets järnväg mellan Ulricehamn och Vartofta kunde komma att lida genom den nya järnvägens anläggning, eller om inlösande af Ulricehamn—Vartofta järnväg äfvensom om fortsatt uppehållande af trafiken å bansträckan mellan Vartofta och

den punkt i närheten af Trädets station, hvarest ifrågavarande båda järnvägslinjer åtskildes, koncessionsinnehafvarne vore underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t förbehölle sig att för sådant fall efter anmälan meddela. Äfven i detta fall sammanföll den gamla järnvägen till största delen med den nya.

Vid koncession den 12 augusti 1903 å järnväg från Gäfle till Härnösand (ostkustbanan) stadgades, att därest öfverenskommelse icke kunde inom viss tid träffas mellan koncessionsinnehafvarne och Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag i fråga om ersättning för det intrång, som bolagets järnväg mellan Hudiksvall och Bergsjö kunde komma att lida genom den nya järnvägen, koncessionsinnehafvarne skulle vara underkastade de föreskrifter, som Kungl. Maj:t kunde finna skäligt för sådant fall meddela rörande ersättning till Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag eller om skyldighet att inlösa och trafikera bolagets järnväg. I detta fall skulle de båda järnvägarna sammanfalla med hvarandra på en sträcka af tre kilometer och på återstående trettiosju kilometer gå mycket nära hvarandra.

Vidare har vid koncession den 3 juli 1903 å järnväg från Bjärka till Åtvidaberg skyldighet ålagts koncessionsinnehafvarne att under viss förutsättning utgifva ersättning till Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag, såsom ägare till järnväg mellan Norsholm och Bersbo, från hvilken den nya järnvägen ansågs komma att afleda viss trafik. Denna ersättningsskyldighet grundade sig på den alldeles särskilda omständighet, att enligt bestämmelse i den för nämnda bolag gällande ordning aktieägarne, därest den årliga behållningen af järnvägstrafiken icke försloge till gäldande af ränta och amortering å bolagets lån, vore förbundna till den vidare ansvarighet, som i följd däraf kunde ifrågakomma, och skulle ersättningsskyldigheten endast inträda i det fall, att på grund af berörda trafikminskning uttaxering å aktieägarne i enlighet med nyssnämnda bestämmelse i bolagsordningen måste äga rum.

Såsom af paragrafen framgår, har kommittén icke velat föreslå någon ovillkorlig rätt uti ifrågavarande hänseende för den äldre järnvägen, utan har öfverlämnat till Konungen att i hvarje särskildt fall pröfva skäligheten af densammas anspråk. Någon ersättning till statens järnvägar i fall, hvarom nu är fråga, synes kommittén icke böra ifrågasättas.

På sätt under 7 § blifvit närmare utveckladt, skall vid pröfning af koncessionsansökning hänsyn, enligt kommitténs mening, tagas till en tidigare koncessionerad järnväg, oafsedt huruvida arbetet på järnvägens anläggning påbörjats eller icke, hvadan en koncessionerad, men ännu icke påbörjad järnvägsanläggning kan föranleda afslag af den föreliggande ansökningen. Är emellertid den nya järnvägen af den stora betydelse för det allmänna, att denna betydelse anses öfverväga skadan för den äldre järnvägen, då bifalles ansökningen. Nu omhandlade paragraf afser att komplettera sistnämnda fall, i det genom densamma möjlighet beredes den äldre järnvägen att för sådan händelse hållas skadeslös. Det har då inom kommittén uppstått den frågan, huruvida för rätten att tillgodonjuta en sådan förmån borde fordras, att åtminstone arbetet på den äldre järnvägen vore påbörjadt, eller om äfven i detta fall vore tillräckligt, att koncession meddelats.

Förhållandena synas kommittén icke vara likartade i de båda fallen. Enligt 7 § är det den äldre rätten, som i och för sig är stark nog att hindra tillkomsten af den nya järnvägen, och denna rätt har uppkommit med koncessionens beviljande. I det fall, som afses i 10 §, är det nog samma äldre rätt, som skall skyddas, men därvidlag har det nya företaget ett sådant berättigande, att detsamma anses böra komma till stånd i trots af det intrång, som därigenom sker i den äldre rätten, och skyddet för denna består i att göra detta intrång så litet kännbart som möjligt. Intrånget utgöres naturligtvis af trafikminskning; men för att det skall kunna blifva tal om en sådan, är det klart, att koncessionsinnehafvaren skall hafva gjort bruk af eller åtminstone hafva för afsikt att göra bruk af den rätt, koncessionen medför. Vid sådant förhållande torde det kunna med fog fordras, att koncessionsinnehafvaren åtminstone genom arbetets påbörjande gifvit ett synligt bevis på sin berörda afsikt. Har han icke påbörjat arbetet och varder koncession beviljad en med hans egen tilltänkta järnväg starkt konkurrerande bana, står det ju honom fritt att, i regel utan nämnvärd förlust, afstå från företaget.

Det har förut framhållits, att enligt kommitténs mening befintligheten af en kanal ej bör hindra tillkomsten af en järnväg, hur starkt konkurrerande denna än är med kanalen. Att emellertid en befintlig kanal, likaväl som en befintlig

järnväg, bör kunna hafva möjlighet att erhålla någon vedergällning, därest densamma tillfogas intrång af synnerligen väsentlig beskaffenhet, har synts kommittén billigt.

Bestämmelsen i sista punkten af paragrafen att, om öfverenskommelse uti ifrågavarande hänseende icke träffas mellan koncessionsinnehafvaren och ägaren af den äldre järnvägen inom föreskrifven tid, dessa skola vara underkastade de bestämmelser, Konungen meddelar, skall, enligt förslaget, gälla alla järnvägar, således äfven de, å hvilka koncession meddelats före denna lags ikraftträdande. Detta är en naturlig följd af kommitténs åsikt, att beviljande af koncession icke innebär något monopol, hvilket förhållande ju till och med kan medföra, att den äldre järnvägen är skyldig tåla tillkomsten af den nya järnvägen utan att erhålla någon som helst ersättning för det intrång, som därigenom orsakas den äldre järnvägen.

11 §.

Såsom af historiken framgår, plägar i koncessionsresolutioner stadgas, att frågan om anordningarna och villkoren för järnvägens inledning på annan järnvägs station och sammanslutning med annan järnväg må afgöras medelst öfverenskommelse mellan koncessionsinnehafvaren och den andra järnvägens ägare, under iakttagande att, där sådan öfverenskommelse icke kan bringas till stånd, koncessionsinnehafvaren skall vara underkastad de bestämmelser i ämnet, som Kungl. Maj:t förbehåller sig att för sådant fall efter anmälan meddela; hvarförutom allt sedan år 1872 Kungl. Maj:t förklarat koncessionsinnehafvare underkastad de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna nödigt utfärda såsom följd däraf, att ny järnväg kan komma att med Kungl. Maj:ts tillstånd anläggas så, att den äldre järnvägen däraf beröres.

Grunden till dessa stadganden är gifvetvis den, att en äldre järnväg icke skall kunna genom öfverdrifna anspråk försvåra eller rent af omöjliggöra en ur det allmännas synpunkt såsom önsklig ansedd anslutning af en nytillkommen järnväg; och har kommittén, som i denna paragraf upptagit bestämmelser uti ifrågavarande hänseende, så mycket mindre funnit hinder möta att i en af Konung och Riksdag stiftad lag stadga skyldighet för äldre järnväg att

tåla anslutning af ny järnväg och i sista hand underkasta sig Konungens bestämmande rörande villkoren därför, äfven om sådan skyldighet icke blifvit vid järnvägens koncessionerande föreskrifven, som, enligt hvad kommittén ofvan anfört, ägaren till en koncessionerad järnväg måste anses vara skyldig att underordna sig hvad det allmännas intresse kräfver.

Det har synts kommittén, att ifrågavarande förhållanden borde ordnas, äfven om arbetet ännu icke påbörjats å den tidigare koncessionerade järnvägen. Det kan visserligen då hända, att någon ritning öfver stationen i fråga icke ännu blifvit för sistnämnda järnvägs räkning uppgjord, men dylik ritning lärer då lämpligen böra uppgöras med hänsyn till båda järnvägarnas behof. Kommer sedermera den tidigare koncessionerade järnvägen icke till stånd, böra gifvetvis de, som innehaft koncessionen å densamma, ändock vara pliktiga att vidkännas den del af kostnaderna för de vid anslutningspunkten vidtagna anordningar, som enligt den träffade öfverenskommelsen eller, om sådan icke kunnat träffas, enligt de af Konungen meddelade bestämmelser skolat falla å berörda järnväg. Vill den andra järnvägen erhålla säkerhet för betalningen, torde sådant kunna inryckas i öfverenskommelsen, likasom, därest ärendet kommer under Konungens pröfning, sådant bör kunna föreläggas vederbörande. I alla händelser torde icke vid själfva anläggningen alla de för gemensamheten erforderliga anordningar behöfva vidtagas.

Att om öfverenskommelse träffas mellan de båda järnvägarnas ägare, denna öfverenskommelse, så vidt angår de tekniska anordningarna, kommer att underkastas kontroll från statens sida, framgår af stadgandet i kommitténs förslag till kontrollförordning, att ritningar till stationer skola, förr än arbetet därå påbörjas, underställas kontrollerande ingenjören för pröfning och godkännande. Inom kommittén har varit ifrågasatt, huruvida i lagen borde stadgas, att tillstånd till vederbörande järnvägs öppnande för trafik vid anslutningspunkten vore beroende af att hithörande frågor blifvit slutgiltigt ordnade, vare sig genom öfverenskommelse eller genom Konungens beslut. Då emellertid arbetet å anslutningsstationen icke får utföras, förrän ritning öfver densamma blifvit af kontrollerande ingenjören fastställd, och sättet för de tekniska anordningarna gifvetvis måste

vara klart, innan ritningen fastställes, följer däraf utan vidare, att järnvägen icke kan vid anslutningspunkten öppnas för trafik, förrän de tekniska anordningarna blifvit slutgiltigt afgjorda. Någon anledning att fordra, det jämväl frågan om kostnadsfördelningen mellan de båda järnvägarna skulle vara klar, innan järnvägen finge vid anslutningspunkten öppnas för trafik, torde icke finnas; en sådan fordran skulle kunna i onödan föranleda dröjsmål med påbörjandet af trafiken. Kommittén har därför ansett något stadgande uti ifrågavarande hänseende icke böra i lagen intagas.

För det fall att enskild järnväg ansluter till station vid statens järnvägar stadgades i kungl. kungörelsen angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar den 21 oktober 1864, att vid sådana till statens järnvägar ledande bibanor, som med dem ägde olika spårvidd men vid anslutningspunkten hade gemensam station, styrelsen för statens järnvägar i vissa fall och styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader i vissa fall skulle, efter samråd med direktionen för den enskilda banan, bestämma alla de anordningar å anslutningsstationen, som erfordrades ej mindre för bibanans inledande än för omflyttning från den ena banans vagnar till den andras af både passagerare och gods; och borde, om stridiga åsikter härvid förekomme utan att desamma läte sig förenas, frågan öfverlämnas till Konungens afgörande.

Detta stadgande torde emellertid vara ersatt af bestämmelser i nådigt bref den 31 oktober 1896, hvilka afse enskilda järnvägar, vare sig normalspåriga eller andra, som ansluta till statsbanestation, och enligt hvilka den enskilda järnvägen tillförbindes att gälda samtliga af anslutningen föranledda kostnader med skyldighet därjämte att vid blifvande utvidgningar af stationen för gemensamma ändamål deltaga i fulla beloppet af de kostnader, som häraf förorsakas, efter det förhållande, hvari den anslutande banans trafik vid stationen står till hela trafiken därstädes, beräknadt å visst sätt; och är dessutom i det nådiga brefvet bestämdt, att i brist af öfverenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande enskilda bana rörande beloppen af afgifterna frågan härom skall underställas Konungens pröfning. Konungen har således, då det gäller enskild

järnvägs anslutning till en statsbanestation, fastställt vissa grunder, å hvilka en öfverenskommelse skall hvila. Någon rubbning i detta förhållande sker icke genom kommitténs förslag att stadgandena i denna paragraf jämväl skola gälla i fråga om statens järnvägar, ty, om till äfventyrs en enskild järnväg skulle vägra att träffa öfverenskommelse i enlighet med de af Konungen fastställda grunder, blir frågan slutligen underställd Konungens afgörande. Däremot har stadgandet betydelse för det fall, att en ny statsbanelinje ansluter till en enskild järnväg, i det denna därigenom, om ej öfverenskommelse kommer till stånd, blir underkastad Konungens föreskrifter.

I kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg är förbud meddeladt för järnvägar af vissa klasser att i samma plan korsa annan järnväg utanför stations spårområde. Det kan tänkas, att en nytillkommen järnväg tillåtes på dylikt sätt korsa en befintlig järnväg, hvilken icke tillhör sådan klass, att nyssnämnda förbud gäller för densamma, men att sistnämnda järnväg sedermera önskar uppflyttas i klass, där dylik korsning är förbjuden. Det torde då icke kunna anses annat än billigt, att det hinder för uppflyttning, som ligger i korsningen i samma plan och som orsakats af den senare tillkomna järnvägen, äfven undanröjes af denna och på dennas bekostnad. I sådant syfte är stadgandet i andra stycket af paragrafen föreslaget.

Det har synts kommittén, att den äldre järnvägen icke borde komma i sämre ställning uti ifrågavarande hänseende, för den händelse att den nytillkomna järnvägen är en statsbanelinje. Likaså bör en enskild järnväg, som tillåtes korsa en statsbanelinje i samma plan, hafva samma skyldigheter gent emot staten som, därest densamma korsade en enskild järnväg, gent emot dennas ägare. Statens järnvägar äro visserligen icke indelade i särskilda klasser, men det kan naturligtvis tänkas, att trafik och tåghastighet å statsbanelinjen ökas så, att korsningen i samma plan innebär en bestämd fara för trafiksäkerheten. Behofvet af korsningens förändring till skilda plan bör gifvetvis, i händelse af olika meningar, pröfvas af Konungen.

12 §.

Vid alla koncessioner, som meddelats, åtminstone från början af 1880-talet, har koncessionsinnehafvaren ålagts att inom viss tid nedsätta i offentligt förvar ett visst belopp, hvilket, därest det icke förverkats, fått återlyftas, sedan järnvägen blifvit i allo fullbordad, afsynad och för trafik fullständigt upplåten. Skedde icke nedsättning inom den bestämda tiden, skulle koncessionen vara förverkad.

Kommittén har bibehållit dessa föreskrifter. Ändamålet med nedsättningen är att utgöra en säkerhet för att järnvägsföretaget kommer till utförande och att sådant sker inom rimlig tid. Det nedsatta beloppet förverkas nämligen, delvis om arbetet å järnvägen icke börjas inom därför bestämd tid och i sin helhet om järnvägen inom stadgad tid icke öppnats för allmän trafik eller blifvit i allo fullbordad. Det förverkade tillfaller statskassan. Häraf framgår, att nedsättningen uteslutande har karaktären af ett vite och att densamma således icke i någon mån är afsedd att utgöra säkerhet för enskildes ersättningsanspråk. Någon anledning att föreslå ändring häri har kommittén icke ansett föreligga. De enskilde rättsägare, för hvilka en dylik säkerhet skulle ifrågakomma, torde hufvudsakligen vara ägarne till den mark, som för järnvägsanläggningen skall tagas i anspråk. För tillvaratagande af dessas intressen är emellertid sörjdt genom bestämmelser i förordningen angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof den 14 april 1866. Enligt dessa skall ersättningen för exproprierad mark erläggas inom den för markens afstående stadgade tid, eller, om ersättningsbeloppet därförinnan ej hunnit bestämmas, inom tre månader efter det sådan bestämmelse skett. Den omständigheten, att ersättningsbeloppet icke blifvit bestämdt inom förenämnda tid, får visserligen icke hindra arbetets företagande, men detta endast under förutsättning att sökanden hos Konungens befallningshafvande ställer full borgen för ersättningsbeloppet samt för kostnad och skada.

Hvad angår nedsättningens belopp, har, såsom framgår af historiken, detta bestämts mycket olika för olika järnvägar, och har äfven dess förhållande till anläggningskostnaden varit synnerligen växlande. Kommittén har föreslagit beloppets bestämmande i förhållande till företagets omfatt-

ning, nämligen ett visst belopp för hvarje kilometer af den föreslagna järnvägens längd och detta belopp större för en normalspårig än för en smalspårig järnväg.

I paragrafens sista stycke stadgas rätt för koncessionsinnehafvaren, att, sedan det blifvit styrkt, att järnvägen är i allo fullbordad och i sin helhet upplåten för allmän trafik, återbekomma det nedsatta beloppet, så vida det ej, på sätt i 20 § sägs, förverkats. Någon särskild ansökan hos Konungen om återbekommandet torde ej vara erforderlig. Enligt 20 § kan beloppet förverkas, om järnvägen icke inom bestämd tid öppnats för allmän trafik eller blifvit i allo fullbordad. Visserligen förverkar koncessionsinnehafvaren i sammanhang därmed äfven koncessionen, hvadan den i 12 § angifna förutsättningen för beloppets återbekommande eller att järnvägen funnits vara i allo fullbordad och för allmän trafik upplåten icke någonsin kan för sådant fall i fråga om honom komma till tillämpning samt det inskränkande tillägget i paragrafen »så vida det ej, på sätt i 20 § sägs, förverkats» af sådan anledning skulle vara obehöfligt, men då i de fall, som afses i 20 §, järnvägen, enligt 26 §, skall utbjudas å auktion och den eventuelle köparen öfvertaga de af koncessionen följande rättigheter och skyldigheter, således blifva innehafvare af koncessionen, torde nyssnämnda tillägg för dennes vidkommande vara behöfligt, då paragrafen eljest skulle gifva honom rätt att, sedan järnvägen blifvit i allo fullbordad och för trafik upplåten, utbekomma det af en tidigare koncessionsinnehafvare nedsatta beloppet.

Det nedsatta beloppet förverkas äfven i ett annat fall, nämligen då arbetet å järnvägens anläggning icke påbörjats inom därför utsatt tid, ehuru då endast till en fjärdedel, hvarom 19 § handlar. Då emellertid äfven för sådan händelse koncessionen förverkas och någon öfverlåtelse af densamma i detta fall icke kan ifrågakomma, kan aldrig med stöd af berörda koncession järnvägen blifva fullbordad och för allmän trafik öppnad, hvarför någon hänvisning till 19 § icke behöfver förekomma i 12 §.

13 §.

Kommittén har under 5 § närmare angifvit betydelsen af att i samband med koncessions beviljande bestämmelse

meddelades rörande den klass, järnvägen skall tillhöra, äfvensom den största tåghastighet och det största hjultryck, som få på en gång komma till användning å järnvägen. Klart är, att ändring i dessa förhållanden sedermera skall kunna ske; om sättet och villkoren härför stadgas i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, därest det ej gäller uppflyttning i klass med annan spårvidd, då 42 § i föreliggande förslag därå äger tillämpning.

14 §.

Konungen bör fortfarande såsom hittills fastställa planen för järnvägsarbetet, med rätt naturligtvis för Konungen, såsom redan nu sker, att vid koncessionens beviljande undantaga vissa sträckningar från fastställelsen. Beträffande fastställandet af detaljritningar är i kommitténs förslag till kontrollförordning detta förbehållet den för närmaste tillsynen öfver byggnadsarbetet förordnade kontrollerande ingenjören. Några detaljritningar, som skola fastställas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde icke finnas. Ritningar öfver renstakningen, hvilka nämnda styrelse för närvarande fastställer, äro endast så att säga en kopia af den utaf Konungen fastställda planen med de ändringar, som vid renstakningen må hafva synts nödiga eller lämpliga. Förekomma icke några sådana ändringar, anser kommittén någon fastställelse af dylika ritningar icke vara erforderlig; i annat fall har styrelsen eller kontrollerande ingenjören att utöfva, den rätt att medgifva ändringar, som enligt denna paragraf och kommitténs förslag till kontrollförordning är den ene eller andre förbehållen.

I sådant hänseende är det enligt den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu gällande instruktionen styrelsen medgifvet att tillåta eller föreskrifva sådana mindre ändringar, som leda till förbättring. Att ändringar af väsentlig beskaffenhet fortfarande såsom hittills böra vara beroende på Konungens tillstånd, synes kommittén tydligt; men på samma gång har kommittén icke kunnat undgå att finna den styrelsen uti ifrågavarande hänseende medgifna rätt vara väl snäft tilltagen. Det måste ovillkorligen ända till icke obetydlig lättnad att något utsträcka denna rätt; och då sådant äfven utan någon som helst fara torde kunna

ske, har kommittén föreslagit, att då tillägget till eller ändringen i planen icke är af väsentlig beskaffenhet, tillstånd därtill icke behöfver utverkas af Konungen. Att uppdraga någon bestämd gräns, lärer icke vara möjligt; utan får det i hvarje fall ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bedöma beskaffenheten af tillägget eller ändringen. Af kommitténs förslag till kontrollförordning, hvilket innehåller bestämmelser för de fall att tillståndet skall utverkas af annan än Konungen, framgår, att kommittén ansett sådant tillstånd i vissa fall kunna lämnas af kontrollerande ingenjören.

Utsträckande af hufvudlinjen och anläggande af grenbana, afsedd för allmän trafik, anser kommittén vara af den betydelse för de allmänna trafikförhållandena i orten, att i regel samma bestämmelser böra därå tillämpas, som då ny järnväg skall anläggas; dock kan tillägget vara af den ringa omfattning, att vissa lindringar härutinnan utan olägenhet kunna medgifvas; och är genom förslaget möjlighet härtill beredd genom att åt Konungens beprö fvande öfverlämna afgörandet i detta hänseende.

Med »grenbana som är afsedd för allmän trafik» har kommittén icke afsett vanliga hamnspår, fabriksspår o. d., hvilka kommittén i regel anser lämpligen kunna betecknas såsom växlingsspår. Att trafiken å fabriksspår icke är allmän, torde vara oomtvistligt, men kommittén håller för sin del före, att i allmänhet icke heller å hamnspår allmän trafik bedrifves. Dessas hufvudsakliga betydelse är, likasom fabriksspårens, att på bekvämaste sätt forsla visst gods till och från den för allmän trafik upplåtna järnvägen.

De närmare bestämmelserna rörande statens kontroll öfver utförandet af en järnvägsanläggning återfinnas i andra kapitlet af kommitténs förslag till kontrollförordning.

15 §.

Bestämmelserna i denna paragraf öfverensstämma i hufvudsak med hvad nu plägar i sådant hänseende stadgas. Rättigheten för Konungen att medgifva undantag — »där ej Konungen annorledes medgifver» — är föranledd af det redan nu understundom förekommande förhållandet, att Konungen gifver särskildt tillstånd att börja arbetet å kronomark, ehuru järnvägens sträckning öfver densamma icke blifvit fullständigt fastställd.

16 §.

För närvarande stadgas i meddelade koncessionsresolutioner, att koncessionsinnehafvaren berättigas att, i enlighet med gällande författning om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, inlösa och med full äganderätt besitta den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhöriga mark, som för järnvägens anläggning enligt fastställd plan erfordras.

För belysande af frågan, hvad som bör förstås med uttrycket »mark, som för järnvägens anläggning enligt fastställd plan erfordras,» vill kommittén till en början redogöra för ett rättsfall, som är intaget i Holms juridiska arkiv för år 1877.

Kungl. Maj:t hade enligt nådigt bref den 9 maj 1873 berättigat Östra Värmlands järnvägsaktiebolag att anlägga och för allmän trafik begagna järnväg från statens nordvästra stambana vid Kristinehamn till Persberg med bibanor, och att, i öfverensstämmelse med gällande föreskrifter om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, till sig lösa den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhöriga mark, som för järnvägsanläggningen enligt fastställd plan erfordrades.

Vid Fernebo häradsrätt, dit stämning i expropriationsärendet ågått vederbörande jordägare, bland andra Gammelkroppa bruksägare, yrkade bolaget att då, enligt den för bolaget utfärdade koncession, bolaget berättigats att till sig lösa all mark, som för järnvägsanläggningen erfordrades, därmed borde förstås, att bolaget icke allenast finge expropriera den mark, som erfordrades för järnvägsskenornas utläggning, utan jämväl ägde rätt att genom sidoskärningar erhålla till järnvägens terrasserande och bankars bildande m. m. nödiga fyllnadsämnen.

Bruksägarne, å hvilkas mark bolaget redan för sådant ändamål satt sig i besittning af vissa områden, bestredo bolaget dylik rätt, enär några sidoskärningar icke funnes utmärkta på de af Kungl. Maj:t i sammanhang med koncessionens meddelande fastställda ritningar.

Bolaget åter ansåg den af bolaget påstådda tolkningen af koncessionsbrefvet icke kunna anses stridande mot de af Kungl. Maj:t fastställda plan- och profilritningar, enär den linje å dessa, hvilken utmärkte järnvägen och till hela sin

längd vore af samma bredd, utvisade icke utmålet för järnvägen utan allenast järnvägens sträckning.

Häradsrätten meddelade beslut den 9 juli 1875 af följande innehåll. Den till Kungl. Maj:t i sammanhang med ansökningen om tillstånd till anläggningen af järnvägen insända och af Kungl. Maj:t fastställda ritning öfver järnvägen upptoge icke bestämda gränser för järnvägen utan angåfve endast medelst en utefter hela sin längd lika bred linje dess sträckning. Kungl. Maj:t hade i den för bolaget utfärdade koncession tillåtit bolaget lösa all den mark, som för järnvägen enligt fastställda planen erfordrades. Byggandet af järnvägen förutsatte med nödvändighet såsom behöflig mark sidoskärningar på olika ställen utefter järnvägslinjen vid sidan af densamma för erhållande af fyllnadsämnen vid järnvägens terrasserande och järnvägsbankars bildande. Bruksägarne hade icke ens föreburit, att bolaget, hvilket icke ifrågasatt att få till sig lösa mera mark till vinnande af fyllnadsämnen än som vore för järnvägen oundgängligen nödvändig, hade för afsikt att expropriera eller, där järnvägsarbetet redan börjat, satt sig i besittning af mera mark än som för det med sidoskärningar afsedda ändamålet afsåges, eller att bolaget å från järnvägen aflägsna trakter ville lösa mark, som innehölle fyllnadsämnen. På dessa grunder fann häradsrätten bolaget icke kunna förnekas att få i öfverensstämmelse med expropriationsförordningen till sig lösa den jord, som ansåges erforderlig för behöfliga sidoskärningar.

Svea hofrätt, dit målet fullföljdes, yttrade i utslag den 11 mars 1876, att som den enligt Kungl. Maj:ts i målet åberopade bref bolaget gifna tillåtelse att anlägga ifrågavarande järnväg icke kunde anses innefatta berättigande för bolaget att för erhållande af fyllnadsämnen till järnvägens byggande få lösa till sig mark på sidorna om järnvägen, upphäfdes häradsrättens utslag.

Sedan ifrågavarande rättegång anhängiggjorts, hade emellertid bolaget på administrativ väg hos Kungl. Maj:t anhållit att, som åtskilliga jordägare velat göra gällande den mening, att bolaget genom den meddelade koncessionen icke erhållit rätt att lösa större jordvidd än den, som efter linjens längd upptoges af bankfyllningarnas bottenbredd, Kungl. Maj:t måtte, till förebyggande af vidare tvist i berörda hänseende, bevilja bolaget tillstånd att i laga ordning

till sig lösa den mark, som å företedda ritningar öfver järnvägens sträckning funnes med brun färg utmärkt och hvilken mark erfordrades för erhållande af fyllnadsämnen för järnvägsbankarnas bildande.

I anledning af denna ansökning hade Kungl. Maj:t den 22 september 1876 meddelat följande resolution. Som i fråga om järnvägar, hvilka af Kungl. Maj:t blifvit eller blifva medgifna till anläggning och upplåtande för allmän trafik, rättigheten att i författningsenlig ordning inlösa enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhörig jord, såsom Kungl. Maj:t i bref den 31 januari 1855 äfven förklarat, icke finge anses inskränkt allenast till den mark, hvaröfver järnvägen skulle framdragas, utan en sådan rättighet jämväl kunde äga tillämpning i afseende på den i sammanhang med nämnda mark liggande, hvilken — för så vidt inom först omförmälda området tillgång saknades på de för järnvägsbyggnadens utförande erforderliga fyllnadsämnen — för afhjälpande af detta behof i behörig ordning pröfvades vara af nöden; alltså och då chefen för mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet i afgifvet utlåtande förklarat, att den för ifrågavarande järnväg fastställda profil icke kunnat utläggas så, att skärningars och fyllningars kubikinnehåll jämnt motsvarat hvarandra; hvadan för nödiga fyllningars utförande erfordrades de jordplaner invid järnvägen, som å de företedda kartorna utmärktes med brun färg; funne Kungl. Maj:t, utan hinder af bestridande från bruksägarne, skäligt förklara bolaget berättigadt att, vid sidan af järnvägslinjen, från så kallade sidoschakt å de ställen, som på de företedda kartorna funnes med brun färg betecknade, till sig lösa den mark, som för järnvägsanläggningens utförande enligt den fastställda planen ansetts erforderlig.

Hofrättens förenämnda utslag öfverklagades hos Kungl. Maj:t af bolaget, som därvid företedde Kungl. Maj:ts omförmälda resolution. Å motsidan bestreds, att samma resolution finge äga något inflytande å målet, hvilket gällde bolagets rätt att expropriera de sidoskärningar, bolaget före resolutionens utfärdande mot bruksägarnes bestridande tillägnat sig.

Kungl. Maj:t gaf utslag den 18 juli 1877; och som Kungl. Maj:t genom nyssnämnda resolution af den 22 september 1876 förklarat bolaget berättigadt att vid sidan af järnvägslinjen från så kallade sidoschakt å de ställen, som

på de företedda kartorna funnes med brun färg betecknade, till sig lösa den mark, som för järnvägsanläggningens utförande enligt den fastställda planen ansetts erforderlig, blefve, med undanröjande af hofrättens utslag, häradsrättens beslut fastställdt, i hvad detsamma afsåge sådan mark, som bolaget enligt förberörda resolution ägde lösa.

Två ledamöter funno icke skäl att göra ändring i hofrättens utslag; bolaget öppet lämnadt att, sedan genom Kungl. Maj:ts den 22 september 1876 gifna resolution dåmera blifvit bestämdt, hvilken mark bolaget ägde till sig lösa, hos häradsrätten göra anmälan för det ändamål, hvartill förordningen den 14 april 1866 föranledde.

Hvad i detta mål förekommit, synes gifva vid handen, att någon rätt till sidoskärningar för fyllnadsämnens erhållande icke utan vidare följer af det uti ifrågavarande hänseende lämnade medgifvande, som i koncessionsresolutioner plägar intagas. Samma uppfattning har äfven gjort sig gällande inom Högsta domstolen i andra liknande mål.

I administrativ väg hafva jämväl hithörande frågor behandlats. Sedan Kungl. Maj:t beviljat Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag koncession å järnväg från Malmö till Trelleborgs hamn och i samband därmed berättigat bolaget att inlösa mark, som för järnvägens anläggning enligt fastställd plan erfordrades, ingick bolaget till Kungl. Maj:t med en framställning, däri bolaget, med förmälan att användbart grus för järnvägens behof af ballast ej kunde erhållas på mera än ett ställe, beläget ungefär en kilometer från Lockarps station, samt att vederbörande jordägare motsatt sig anläggandet af ett behöfligt stickspår till nämnda grustag, hvadan uppgörelse i godo om jords afstående därför visat sig omöjlig, anhållit om rätt att expropriera mark för anläggning af berörda stickspår. I resolution den 20 augusti 1897 fann Kungl. Maj:t ansökningen icke till annan åtgärd föranleda än att Kungl. Maj:t fastställde sådant tillägg till den för järnvägen fastställda plan, att järnvägen finge för trafikering med arbetståg utvidgas med ett stickspår enligt viss ritning.

Efter erhållen koncession och berättigande i vanlig form att expropriera mark hafva i åtskilliga fall vederbörande järnvägsbolag hos Kungl. Maj:t anhållit om rätt att expropriera vissa områden till grustäkt för järnvägs-

anläggningen. I vissa fall har Kungl. Maj:t lämnat bifall till en sådan framställning, i vissa fall icke.

Såsom af beskrifningen öfver koncessionsförhållandena i några utländska stater framgår, var i den koncessionslag, som den 15 april 1889 utfärdades för Finland, intagen bestämmelse att den, som erhållit tillstånd till anläggande af järnväg, vore berättigad att, enligt de i förordning om jords upplåtande för allmänt behof stadgade grunder, för järnvägen inlösa all den mark, som till bana och de för järnvägsdriften nödiga byggnader, inrättningar och upplagsplatser samt vägar och diken äfvensom för vinnande af fyllningsämne, sten och grus erfordrades. Sedan i lag om expropriation af fast egendom för allmänt behof den 14 juli 1898 intagits bestämmelse, att tillstånd till anläggning af järnväg eller kanal innefattade ock rätt till expropriation i afseende å det område, som erfordrades för banan eller kanalen samt de för anläggningens utförande och för driften nödiga byggnader, inrättningar och upplagsplatser, så ock för anläggning af vägar och diken samt erhållande af fyllningsämne, sten och grus, ändrades nyssnämnda stadgande i koncessionslagen därhän, att detsamma endast innehöll, att den, som erhållit tillstånd till anläggande af järnväg, vore berättigad att inlösa den för ändamålet nödiga mark i enlighet med hvad i lagen om expropriation af fast egendom för allmänt behof vore stadgadt.

Kommittén håller för sin del före, att med koncessionen bör utan vidare följa expropriationsrätt i största möjliga utsträckning, och har kommittén funnit de i Finland i sådant hänseende gällande bestämmelser synnerligen lämpliga, allenast med ett par tillägg och en viss modifikation i fråga om expropriationsrätt till grustag o. d. Kan det erforderliga gruset bekommas endast genom sidoskärningar från själfva banlinjen, synes kommittén denna rätt böra göras ovillkorlig; är fråga om längre bort belägna grustag, anser visserligen kommittén expropriationsrätt äfven i sådant fall böra i så stor utsträckning som möjligt komma koncessionsinnehafvaren till godo; men därvid torde dock hänsyn böra tagas till omständigheterna i hvarje särskildt fall, såsom grustagets belägenhet, dess behöflighet för andra ändamål m. m. Kommittén har därför föreslagit, att dylika frågor skola göras beroende på Konungens pröfning i hvarje särskildt fall.

Kommittén vill till jämförelse erinra om de villkor i fråga om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., hvilka Riksdagen under senare tider plägat uppställa för anläggning af statsbanelinjer. Vid 1907 års riksdag hafva dessa villkor utvidgats därhän, att de uti ifrågavarande hänseende omfatta, att landsting, kommuner eller enskilda skulle kostnadsfritt upplåta, dels för all framtid all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar; all mark för banbevakningsområden, hållplatser, bangårdar och vattenstationer med tillhörande ledningar; genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinje samt, där arbetets beskaffenhet betingade en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordrades, med all å den upplåtna marken växande skog; all mark för till följd af järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar; äfvensom rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande m. m. erforderligt vatten, samt att, där område icke ansåges böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning; dels ock under arbetets fortgång: all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick; allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende därutinnan kunde komma att brista.

Då förhållandena inom stad och dylika samhällen, där en viss regleringsplan är fastställd, i fråga om markförvärf, kunna vara af sådan beskaffenhet, att en särskild pröfning blir erforderlig, upptager förslaget bestämmelser därom. Konungen kan därvid förklara, att innan koncession kan beviljas å sträckningen inom samhället i fråga, uppgörelse om markförvärf skall träffas med vederbörande, eller ock kan Konungen själf fastställa villkoren.

17 §.

Såsom i historiken framhållits, har Riksdagen alltsedan år 1871 hvart femte år och senast år 1906 för en tid af fem år ställt till Kungl. Maj:ts förfogande visst anslag att utgå

såsom lån till nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar under stadgande, bland annat, att hvarje järnvägbolag, som erhölle statsunderstöd, finge, då Kungl. Maj:t så pröfvade lämpligt, dels utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhörande mark, som stode under dess omededelbara disposition, hvaremot, när fråga vore om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af bolaget borde lämnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana, å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunde vara disponibla.

Därjämte har Riksdagen, såsom jämväl i historiken omförmälts, under perioden 1872—1903 på framställning af Kungl. Maj:t år för år medgifvit, att Kungl. Maj:t ägde, där så pröfvades lämpligt, berättiga kommuner, enskilda personer eller bolag, hvilka intill början af det påföljande årets lagtima riksdag kunde undfå Kungl. Maj:ts nådiga tillstånd att inom riket anlägga järnväg, att, ehvad de för sådant ändamål undfinge statsbidrag eller icke, dels erhålla upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad anginge boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför lämnades i enlighet med hvad förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgade, dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunde vara disponibla.

Med anledning af den utaf Kungl. Maj:t till 1903 års riksdag gjorda framställning om beviljande af sistnämnda förmåner för enskilda järnvägsanläggningar, väcktes emellertid inom Riksdagen motion därom, att Riksdagen, om den i öfrigt lämnade sitt bifall till nyssberörda, af Kungl. Maj:t äskade förnyade medgifvande, måtte i fråga om upplåtelse af den för järnvägsanläggning erforderliga, kronan tillhöriga jord besluta, att upplåtelse af själfva jorden skulle ske utan kostnad för järnvägsanläggningen, men att, då jorden antingen tillhörde ett icke indraget boställe eller ock vore åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten, ersättning till boställshafvaren, åbon eller den, som med

nyttjanderätt innehade jorden, skulle, där godvillig öfverenskommelse om ersättningen icke kunde träffas, lämnas i enlighet med hvad förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgade.

Öfver ifrågavarande motion afgåfvo efter nådig befallning kammarkollegium och domänstyrelsen den 24 februari 1903 till Riksdagens statsutskott infordradt gemensamt yttrande, däruti anfördes följande.

Uttrycket »boställsjord» betecknade endast sättet för en egendoms disposition, ej någon särskild egenskap eller natur, som skulle vidlåda själfva jorden för all framtid, jämväl sedan egendomen blifvit annorledes disponerad. I enlighet med denna uppfattning finge endast sådan jord anses och behandlas såsom boställe, hvilken till följd af sin särskilda disposition borde i jordeboken med tillhörande jordebokförändringsextrakt redovisas såsom boställe, eller sålunda i främsta rummet all ecklesiastikstaten anslagen jord af krono, skatte eller frälse natur. Dit räknades jämväl, förutom åtskilliga civila boställen af hvarjehanda slag, några ännu kvarstående militieboställen, som innehades på gammal stat.

I afseende å den under åborätt upplåtna kronojorden erinrade ämbetsverken, att denna jord, hvilken funnes inskrifven i jordeboken bland kronoegendomar under enskild disposition, till följd af gällande författningar om skattekköp och skatteomföring alltmera förminskades; och antoges detta slag af kronojord, hvilken upplåtits åt såväl enskild person som menighet eller inrättning, skola hafva inom en ej aflägsen framtid på antydt sätt fullständigt öfvergått i privat ägo. I detta sammanhang omnämnde ämbetsverken jämväl, att, ehuru de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar i jordeboken upptoges bland kronoegendomar under enskild disposition, dessa allmänningar likväl, på sätt ett nådigt bref af den 18 januari 1873 närmare visade, syntes böra i fråga om markupplåtelse för enskilda järnvägsanläggningar likställas med sådan, kronan tillhörig jord, som stode under dess omedelbara disposition, hvaremot häradsallmänningarna, ehuru i regeln införda bland kronoegendomar under allmän disposition, i antydda hänseendet behandlats enligt de bestämmelser, som därutinnan gällt för den under ständig åbo- och besittningsrätt upplåtna kronojorden.

Hvad vidare anginge »annorledes upplåten kronojord», hade uti ifrågavarande hänseende dit räknats, förutom åtskillig, på visst sätt disponerad kronojord, jämväl all annan kronan tillhörig jord, som blifvit för statsvekets räkning utarrenderad; och inhämtades af särskilda, tid efter annan utfärdade nådiga bref, att ersättningsmedel, som af sådan anledning tilldömts kronan, under titel extra uppbörd influtit till statsverket.

Såvidt i den väckta motionen åsyftades, att jämväl boställsjord och den åt enskild person, menighet eller inrättning med åbo- eller besittningsrätt upplåtna kronojorden skulle få för järnvägsanläggning upplåtas utan ersättning för själfva jorden, erinrade ämbetsverken, att en dylik utsträckning af rätten till fri markupplåtelse skulle, hvad anginge boställsjord, komma i strid med prästerskapets privilegier eller rubba fastställda aflöningsstater samt, i fråga om den under åbo- och besittningsrätt upplåtna kronojorden, kränka enskild rätt.

Vidkommande åter den genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade jorden syntes bifall till motionen i denna del ej medföra någon afsevärd minskning i statsverkets inkomster eller, vid det förhållande att frågor om fastställande af järnvägs sträckning öfver kronan tillhörig mark äfven framgent likasom dittills torde blifva föremål för särskild undersökning och pröfning, vålla någon egentlig olägenhet vid dessa egendomars förvaltning. Skulle sålunda på detta område någon utsträckning af rätten till fri markupplåtelse för enskilda järnväganläggningar anses böra ske, borde likväl därvid uttryckligen angifvas, att den medgifna utsträckningen af sådan förmån ej afsåge de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade egendomar, hvilka för att tjäna särskilda ändamål upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuteriinrättningen samt Vadstena krigsmanshus.

Uti skrifvelse den 3 april 1903 anförde Riksdagen med anledning häraf följande.

I likhet med hvad i motionen framhållits, hade Riksdagen ansett det kunna med skäl ifrågasättas, huruvida icke det medgifvande af vissa förmåner för enskilda järnvägsanläggningngar, som Riksdagen allt sedan början af 1870-talet årligen lämnat och hvarom Kungl. Maj:t åter gjort framställning, borde erhålla en något förändrad af-

fattning i syfte att beträffande upplåtelse af den för sådana anläggningar erforderliga kronojord meddela tydligare och för vederbörande järnvägsföretag i någon mån fördelaktigare bestämmelser. Såsom ifrågavarande medgifvande dittills varit affattadt syntes på grund af detsamma icke annan kronan tillhörig mark än den, som stode under dess egen disposition, kunna kostnadsfritt upplåtas för enskild järnvägsanläggning. Då fråga vore om boställsjord eller annan med åborätt eller annorledes, således äfven på arrende, upplåten kronojord, hade stadgandet — såsom dess ordalydelse ock syntes böra föranleda — åtminstone i regel tillämpats så, att ersättning af vederbörande järnvägsbolag fått lämnas för fulla värdet af den upplåtna jorden, bestämdt enligt gällande expropriationslag. Den fördel, som bereddes staten därigenom, att järnväg framdroges öfver dess egendom, torde dock i allmänhet väl motsvara värdet af den mark, som för ändamålet toges i anspråk, hvadan det kunde synas billigt, att markupplåtelsen äfven i sistberörda fall lämnades på för järnvägsbolaget förmånligare villkor.

I motionen hade föreslagits, att upplåtelsen af själfva jorden i hvarje fall skulle ske utan kostnad för järnvägsanläggningen och ersättning endast lämnas till vederbörande boställshafvare, åbo eller arrendator. Att detta yrkande icke kunde i hela sin omfattning bifallas, hade synts Riksdagen tydligen framgå af hvad kammarkollegium och domänstyrelsen i förut återgifna yttrande anfört. Ett medgifvande i enlighet med motionärens förslag komme nämligen, såsom ämbetsverken framhållit, att beträffande boställsjord göra intrång på prästerskapets privilegier eller rubba fastställda aflöningsstater samt att, då fråga vore om den åt enskild person, menighet eller inrättning med åbo- eller besittningsrätt upplåtna jorden, kränka enskild rätt. Endast beträffande de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomarna syntes en utsträckning af rätten till fri markupplåtelse för enskilda järnvägsanläggningar kunna ifrågakomma, men äfven där måste, såsom ämbetsverken påpekat, undantag göras i fråga om egendomar, hvilka vore anslagna till vissa fonder, allmänna inrättningar eller fromma stiftelser. Huruvida och i hvad mån någon utsträckning af omförmälda förmån lämpligen kunde medgifvas beträffande öfrig, genom domänstyrelsens försorg utarrenderad kronojord, hade Riksdagen emellertid

icke tilltrott sig att på den föreliggande utredningen bedöma. I anledning däraf hade Riksdagen ansett sig böra, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, för tiden till nästa lagtima riksdag lämna medgifvande i samma form som förut, men tillika hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville efter erforderlig utredning taga förberörda fråga under öfvervägande och till 1904 års riksdag aflåta den framställning i ämnet, hvartill utredningen befunnits föranleda.

På samma gång Riksdagen sålunda anmälde, att Riksdagen medgifvit beviljande af förut i samma afseende medgifna förmåner för enskilda järnvägsanläggningar, anhöll Riksdagen tillika, att Kungl. Maj:t efter utredning af de på frågan inverkande förhållanden ville taga under öfvervägande, om och i hvad mån vid upplåtelse af för enskild järnvägsanläggning erforderlig, kronan tillhörig jord fri markupplåtelse lämpligen kunde medgifvas, då fråga vore om de genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomar, äfvensom till 1904 års riksdag aflåta den framställning i ämnet, hvartill utredningen befunnits föranleda.

Sedan Kungl. Maj:t vid anmälan den 1 maj 1903 af Riksdagens förevarande skrifvelse anbefallt domänstyrelsen att i ärendet afgifva underdånigt utlåtande, öfverlämnade styrelsen med eget yttrande af den 3 december samma år utlåtanden ej mindre från Konungens befallningshafvande i samtliga länen än äfven från tillförordnade domänintendenterna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kristianstads, Älfsborgs, Kopparbergs och Jämtlands län.

Konungens befallningshafvande i alla de län, inom hvilka finnas genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomar, voro i allmänhet ense därom, att vid upplåtelse för enskild järnvägsanläggning af därför erforderlig mark från egendom af nämnda slag godtgörelse för minskning i egendomens afkastning samt för skada och intrång i öfrigt, som genom järnvägsanläggningen tillfogades egendomens arrendator under hans återstående arrendetid, borde utgifvas af den, som fått marken åt sig upplåten, vare sig denna godtgörelse skulle utgå direkt till arrendatorn eller ock tillkomma honom

genom afdrag å arrendeafgiften, därför kronan i så fall skulle hållas skadelös.

Däremot gjorde bland Konungens befallningshafvande olika åsikter sig gällande i fråga om, huruvida och i hvad mån för dylik upplåtelse borde utgifvas ersättning till kronan. De flesta länsstyrelser ansågo upplåtelsen böra ske utan någon som helst ersättning till kronan; och anfördes därvid såsom skäl dels statens intresse af kommunikationsväsendets utveckling dels ock den fördel, kronan tillskyndades genom järnvägens framdragande öfver dess egendom.

En annan uppfattning uttalades af Konungens befallningshafvande i Östergötlands, Malmöhus, Västmanlands och Västerbottens län, hvilka, under framhållande däraf att värdet af den jord, som för en järnvägs anläggning afstodes, ej alltid ersattes genom de fördelar, som genom järnvägens framdragande bereddes egendomen i öfrigt, samt att egendomen i stället kunde understundom komma att lida afsevärd minskning i värde till följd af försvårad brukning eller andra olägenheter, ansågo det böra bero på pröfning i hvarje särskildt fall, huruvida jordupplåtelsen borde få ske kostnadsfritt eller ej, äfvensom af Konungens befallningshafvande i Stockholms län, som väl ansåg, att upplåtelse af afrösningsjord kunde medgifvas utan ersättning till kronan, hvaremot, då fråga vore om inrösningsjord, det borde i hvarje särskildt fall bero på Kungl. Maj:ts pröfning, huruvida upplåtelse skulle få äga rum och om densamma finge ske utan godtgörelse till kronan.

Konungens befallningshafvande i Jönköpings län uttalade den uppfattning, att i fråga om jordupplåtelse expropriationsförfarandet fortfarande borde bibehållas, men Kungl. Maj:t äga att på särskild ansökning för hvarje fall eftergifva hela det af expropriationsnämnden åsatta jordvärde eller så stor del däraf, som kunde anses motsvara den fördel, egendomen genom järnvägsanläggningen vunne, eller eljest af rättvisa och billighet påkallades.

Slutligen blef af Konungens befallningshafvande i Kronobergs, Västernorrlands och Jämtlands län särskildt påpekadt, att den kostnadsfria upplåtelsen allenast borde afse själfva marken och sålunda ersättning lämnas kronan för växande skog, befintliga åbyggnader eller andra föremål, som måste flyttas.

För egen del anförde domänstyrelsen att, på sätt i förberörda, af kammarkollegium och styrelsen till Riksdagens statsutskott afgifna yttrande i frågan framhållits, ett medgifvande af fri upplåtelse för enskilda järnvägsanläggningar af mark från de genom styrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomar ej syntes vara af beskaffenhet att medföra någon afsevärd minskning i statsverkets inkomster eller — under förutsättning att frågor om fastställande af järnvägs sträckning öfver kronan tillhörig mark allt framgent blefve föremål för särskild undersökning och pröfning — vålla någon egentlig olägenhet vid ifrågavarande egendomars förvaltning. Af dessa grunder och med hänsyn såväl därtill, att det måste anses ligga i statens intresse att bidraga till kommunikationsväsendets förbättring, som ock därtill, att staten i de flesta fall torde hafva direkt fördel af att järnväg framdroges öfver dess egendom, ansåge styrelsen ett medgifvande af nyss angifven art böra lämnas beträffande enskilda järnvägsanläggningar. Åt detta medgifvande syntes emellertid ej böra gifvas större räckvidd, än att den för järnvägsanläggningen nödiga mark afstodes utan ersättning till statsverket. För den minskning i brukningsområde, kronoarrendator på grund af dylik anläggning finge vidkännas, syntes godtgörelse böra lämnas arrendatorn. Likaså syntes ersättning böra lämnas för skada och intrång af hvarje slag, vare sig ersättningen tillkomme statsverket eller annan. Den af några länsstyrelser uttalade mening, att å upplåtet område tilläfventyrs befintlig byggnad och växande skog borde inlösas, biträddes äfven af styrelsen, men om styrelsens förslag vunne afseende, syntes särskild bestämmelse därom ej vara af nöden, då denna ersättning syntes kunna inbegripas under ersättning för skada och intrång. I öfverensstämmelse med hvad styrelsen sålunda anfört, hemställde styrelsen, att hos Riksdagen måtte göras nådig framställning därom, att upplåtelse af den för enskild järnvägsanläggning erforderliga mark från de genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomar måtte få äga rum utan annan ersättning till kronan än för skada och intrång, som genom anläggningen förorsakades.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 22 januari 1904 gjorde dåvarande chefen för civildepartemen-

tet, efter att hafva lämnat en redogörelse för hvad däruti hufvudsakligen förekommit, följande uttalande.

»Enligt den nuvarande affattningen, som återfinnes i den årligen återkommande propositionen och Riksdagens därå aflåtna svar, medgifves åt kommun, enskilda personer eller bolag, som undfå Eders Kungl. Maj:ts tillstånd att anlägga järnväg, ehvad de för sådant ändamål erhålla statsbidrag eller ej, 'upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför lämnas i enlighet med hvad förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgar'. Enahanda förmån omförmäles äfven såsom tillkommande hvarje järnvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i Riksdagens hvart femte år upprepade beslut angående anslag för understödjande medelst lån af enskilda järnvägsanläggningar. Ordalagen äro här något olika och måhända i visst afseende något tydligare, i det att ifrågavarande förmån betecknas innefatta att 'utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga mark, som står under dess omedelbara disposition, hvaremot, när fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af bolaget bör lämnas i enlighet med gällande expropriationslag'.

I enlighet med dessa bestämmelser har kostnadsfri upplåtelse af kronan tillhörig mark för enskild järnvägsanläggning ägt rum endast då egendomen stått under kronans omedelbara disposition. Riksdagen har emellertid nu ifrågasatt, att äfven från de genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomarna fri markupplåtelse för enskilda järnvägsanläggningar skulle medgifvas, dock med undantag för de egendomar, som upplåtits till vissa fonder och dylikt.

Ehuru en sådan utsträckning af den hittills medgifna förmånen icke torde vara af någon särskildt afsevärd betydelse för de enskilda järnvägsanläggningarna, anser jag likväl några betänkligheter mot ett medgifvande i denna riktning icke förefinnas. Den förlust, som kan tillfogas en egendom genom järnvägs framdragande öfver densamma, lärer, såsom af flera myndigheter framhållits, i de flesta

fall uppvägas af den fördel, järnvägen bereder egendomen genom förbättring af dess kommunikationer och därmed inträdande ökade afsättningsmöjligheter. Visserligen kan det understundom, särskildt i de delar af landet, där järnvägsnätet redan är starkt utveckladt, inträffa, att en järnvägs framdragande i afsedd riktning skulle förorsaka mera afsevärd skada och intrång å en egendom, men då Eders Kungl. Maj:t vid beviljande af koncession å enskilda järnvägsanläggningar fortfarande som hittills lärer komma att förbehålla sig rätt att, sedan fullständig plan öfver järnvägens framdragande öfver kronan tillhörig mark jämte uppgift å anläggningen angränsande byggnader, verk och inrättningar blifvit till Eders Kungl. Maj:t ingifven, särskildt pröfva och fastställa järnvägens sträckning i denna del, torde därvid Eders Kungl. Maj:ts och kronans rätt och fördel med hänsyn till den ifrågakomna egendomen kunna på betryggande sätt tillvaratagas.

Den af Riksdagen ifrågasatta utsträckningen af rätt till fri markupplåtelse afser enligt Riksdagens förberörda skrifvelse de genom domänstyrelsens försorg för statsverkets räkning utarrenderade kronoegendomarna. Enligt från domänstyrelsen inhämtad uppgift äro genom dess försorg utarrenderade *dels* för statsverkets räkning: kungs- och kungsladugårdar, indragna boställen, till rikets hospital förut anslagna egendomar, åtskilliga ängar, kronobeten och kronofisken, *dels* för skogsväsendets räkning: inägoområden, som kronan förvärfvat i sammanhang med inköp af mark för skogsväsendets räkning, *dels* för förenade mötespassevolansfondens räkning: en kungsgård med underlydande lägenhet, *dels* för stuteriernas räkning vissa egendomar, *dels ock* för Vadstena krigsmanshuskassas räkning en lägenhet. Af dessa kategorier skulle, såsom äfven i Riksdagens skrifvelse afses, undantagas de tre sista, och således den fria markupplåtelsen utsträckas till de öfriga genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomarna.

Den ersättning, som för enskild järnvägs framdragande öfver kronans utarrenderade egendomar af vederbörande expropriationsnämnd bestämmes, utgår för närvarande i form af ersättning för den i anspråk tagna markens värde samt, där sådant ifrågakommit, för skada och intrång. Enligt arrendekontraktet är arrendatorn tillförbunden att, där sådant för allmännyttigt ändamål å kronans vägnar

fordras, afstå egendomen tillhörig mark äfvensom inkomstgifvande lägenhet mot åtnjutande af minskning i arrendeafgiften, motsvarande den förlust honom tillskyndas. I enlighet härmed har också vid upplåtelse af nu ifrågavarande art arrendatorn för löpande arrendeperiod tillerkänts viss ränta å nyssberörda ersättningsbelopp, och denna räntegodtgörelse har tillgodokommit honom antingen kontant eller genom motsvarande afdrag å det årliga arrendet. Expropriationsersättningen uppdebiteras bland statsmedlen under rubrik 'extra uppbörd'.

Om staten nu skulle, med nyssnämnda undantag, för egen del afstå från ersättning för själfva den mark, som kan komma att från de af kronan genom domänstyrelsens försorg utarrenderade egendomar upplåtas för enskilda järnvägsanläggningar, kvarstår dock för kronan såsom jordägare skyldigheten att genom afdrag å arrendeafgiften för den arrendeperiod, hvarunder upplåtelsen ägt rum, godtgöra arrendatorn för den minskning i brukningsområde, som upplåtelsen föranledt. Det synes mig dock vara oegentligt, att kronan skall, förutom den kostnadsfria upplåtelsen af jordområdet, äfven vidkännas minskning i den för viss tid beräknade och genom arrendeaftal bestämda afkastningen af den egendom, som den enskilda järnvägen genomgår, och detta under den tid man ännu svårligen kan påräkna någon motsvarande fördel af järnvägen. Om jag därför anser mig kunna tillstyrka, att staten utan ersättning lämnar själfva det område, som för en järnvägsanläggning erfordras, kan jag icke finna annat än skäligt, att anläggningens ägare godtgör kronans arrendator för minskadt brukningsområde under den löpande arrendeperioden. Att härigenom ersättning för dylik jord blir olika för olika järnvägsanläggningar, beroende på det antal år, som återstå enligt gällande arrendeaftal, synes mig icke innebära större oegentlighet än hvad som i öfrigt äger rum, då för järnvägsanläggningar erforderlig mark kan, till följd af dess beskaffenhet eller lokala förhållanden, betinga högst skiljaktiga ersättningsbelopp för olika anläggningar.

Hvad beträffar den ersättning för försvårad brukning eller annan skada och intrång, som järnvägsanläggningens ägare för närvarande är skyldig att gälda, förefinnes enligt min åsikt icke anledning att befria honom från denna ersättningsskyldighet, vare sig ersättningen bör tillkomma

kronan eller arrendatorn. I Riksdagens förberörda skrifvelse ifrågasättes icke heller någon sådan utsträckning af den hittills medgifna förmånen.

Då Riksdagen vidare ansett önskvärdt, att det af Riksdagen tillförene lämnade medgifvande i fråga om upplåtelse af kronojord för enskilda järnvägsanläggningar erhölle en tydligare affattning, på samma gång som den kostnadsfria upplåtelsen utsträcktes, med vissa undantag, äfven till utarrenderade kronoegendomar, synas mig bestämmelserna om de förmåner, som i förevarande hänseende böra, enligt min nu uttalade uppfattning, medgifvas enskilda järnvägsanläggningar, böra gifvas sådan form, att de tydligt utmärka förmånernas olika omfattning allt efter det olika sättet för kronoegendomarnas disposition. I afseende härå torde jag här endast behöfva anmärka, att, förutom särskildt angifvande af nyssnämnda undantag, böra, i enlighet med kammarkollegii och domänstyrelsens åsikt, kronoallmänningar, som upplåtits till bruk och bergverk för nödig skogsfångst, uttryckligen likställas med den under kronans omedelbara disposition ställda jorden; dock att, på sätt i det af nämnda ämbetsverk åberopade nådiga brefvet af den 18 januari 1873 föreskrifvits, därest innehafvare af nyttjanderätten till sådan kronoallmänning gör anspråk på ersättning för intrång i nyttjanderätten, sådan ersättning bör af vederbörande utgifvas. Hvad åter angår häradsallmänningar, kunna dessa icke behandlas annorlunda än under åborätt upplåtna kronohemman.

På grund af hvad sålunda anförts får jag i underdånighet hemställa, det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå Riksdagen medgifva

att Eders Kungl. Maj:t må, där så pröfvas lämpligt, berättiga kommuner, enskilda personer eller bolag, hvilka intill början af 1905 års lagtima riksdag kunna undfå Eders Kungl. Maj:ts nådiga tillstånd att inom riket anlägga järnväg, att, ehvad de för sådant ändamål undfå statsbidrag eller icke,

dels erhålla upplåtelse af den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord sålunda: att jord, som står under kronans omedelbara disposition, erhålles utan någon ersättning; att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan godtgörelse än ersättning till vederbörande innehaf-

vare för intrång i nyttjanderätten; att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, hvilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, erhålles utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden äfvensom för skada och intrång; samt att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än hvad ofvan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själfva marken som för skada och intrång; skolande ersättningen i ofvannämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof den 14 april 1866 stadgar;

dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunna vara disponibla.»

I enlighet härmed afläts proposition till Riksdagen såväl år 1904 som därpå följande år; och har Riksdagen därtill lämnat bifall.

Kommittén, som anser ifrågavarande bestämmelser böra intagas i en koncessionslag, har föreslagit desamma i fullkomlig öfverensstämmelse med de för närvarande meddelade.

18 §.

För närvarande plägar Konungen utsätta viss tid, inom hvilken arbetet å järnvägsanläggningen skall vara påbörjadt, äfvensom viss tid, inom hvilken järnvägen skall vara färdig att för trafik upplåtas. Vanligen upplåtes en järnväg för trafik, innan densamma är i allo fullbordad, allenast arbetet fortskridit så långt, att sådant utan fara kan ske. Detta utrönes vid besiktning, hållen i enlighet med kungl. kungörelsen den 11 december 1874. Sedan järnvägen blifvit i allo fullbordad, hålles enligt samma kungörelse afsyning å densamma, hvarefter afsyningsbetyg utfärdas. Det kan dock inträffa, att arbetet å en järnväg blifvit fullständigt afslutadt före dess öppnande för trafik, och verkställes i sådant fall naturligtvis endast den s. k. afsyningen. I koncessionsresolutionerna, åtminstone sedan början af 1880-talet, förekommer, utom bestämmandet af nyssnämnda två tider, jämväl det stadgandet, att därest koncessionsinnehafvaren

icke inom ett år från den dag, järnvägen skulle vara färdig att upplåtas för trafik, fullbordat den eller de delar af järnvägen, som vid besiktning eller afsyning till äfventyrs funnits ofulländade, eller icke inom samma tid rättat vid besiktningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, det skall på Konungen ankomma att låta för vederbörande ägares räkning försälja järnvägen. Det är således tre tider — för arbetets påbörjande, för dess fortskridande och för dess afslutande — som för närvarande bestämmas af Konungen; och kommittén har icke funnit skäl att häri föreslå någon ändring. Det måste nämligen ligga i det allmännas intresse, att järnvägen så snart som möjligt skall öppnas för allmän trafik, och är det fördenskull lämpligt, att en tidigare tidpunkt bestämmes därför än den, vid hvilken arbetet i sin helhet kan beräknas vara fullbordadt. Under det att sistnämnda tidpunkt för närvarande alltid bestämmes till ett år efter den, då järnvägen skall öppnas för trafik, har kommittén ansett lämpligt att åt Konungen öfverlämna att i hvarje särskildt fall utmäta den för arbetets fullbordande erforderliga tid, hvilken gifvetvis är beroende af det ifrågasatta järnvägsföretagets omfattning.

Där skäl därtill förefinnes, bör Konungen kunna medgifva förlängning af de bestämda tiderna. Så sker redan nu.

19 §.

Påföljden af försummelse att inom fastställd tid påbörja arbetet å järnvägens anläggning är af kommittén föreslagen vara densamma som för närvarande: förverkande af koncessionen och af en fjärdedel af det nedsatta beloppet. Återstående tre fjärdedelar få utan särskild ansökning återlyftas. För åstadkommande af bevis därom, att någon försummelse i berörda hänseende icke föreligger, är föreslaget, att koncessionsinnehafvaren skall till Konungen ingifva bevis om arbetets påbörjande, något som redan nu, på grund af bestämmelse i koncessionsresolutioner, plägar ske.

20 §.

För närvarande bestämmes vid koncessions meddelande, på sätt förut påpekats, att arbetet å järnvägen skall bedrifvas så, att järnvägen i sin helhet skall vara färdig att för trafik

upplåtas senast å viss dag; och stadgas vidare, att om arbetet finnes icke vara å utsatt tid fullbordadt eller sådana afvikelser från den fastställda planen vidtagits i afseende å anläggningen, att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet därigenom förminskats, koncessionen och det nedsatta beloppet förverkas. Hafva afvikelser af nämnda beskaffenhet skett från den fastställda planen, är detta gifvetvis hinder för meddelande af tillstånd till järnvägens öppnande för trafik, hvarom förslaget till kontrollförordning närmare innehåller; till följd hvaraf den i denna paragrafs första stycke upptagna förutsättningen för koncessionens förverkande, eller att järnvägen ej öppnats för allmän trafik inom den utsatta tiden, täcker berörda fall.

Att koncessionen och det nedsatta beloppet skulle förverkas äfven för det fall, att vid besiktningen vissa smärre felaktigheter anmärktes, före hvilkas afhjälpande trafiken ansåges icke böra få börja, och sådant afhjälpande icke medhunnes inom den för trafikens öppnande fastställda tid, torde icke böra ifrågasättas. Däremot är det klart, att järnvägens ägare icke bör få huru länge som helst uppskjuta afhjälpandet, men då det gifvetvis ligger i hans eget intresse att snarast möjligt verkställa detta för att få börja trafiken å järnvägen, har kommittén ansett det icke vara erforderligt, att någon viss tid bestämdes, inom hvilken felen skulle vara afhjälpta. Men, äfven med detta undantag, har kommittén icke ansett sig böra såsom en ovillkorlig påföljd af försummelse uti de i paragrafen omnämnda hänseenden föreslå koncessionens förverkande. Det låter nämligen tänka sig, att kort före utgången af den fastställda tiden ett olycksfall, exempelvis ett jordskred, inträffar, som omöjliggör arbetets slutförande inom samma tid, och att det icke heller medhinnes att i behörig ordning utverka förlängning af denna tid. I sådant fall vore det obilligt, att koncessionen förverkades; och har därför enligt kommitténs förslag åt Konungen lämnats rätt att pröfva omständigheterna i förekommande fall.

Samma bestämmelser, som föreslagits i fråga om underlåtenhet att inom föreskrifven tid öppna järnvägen för trafik, har kommittén ansett böra tillämpas, om den tid försittes, inom hvilken arbetet med järnvägen skall vara i allo fullbordadt. Beror dröjsmålet därpå, att vissa, vid den slutliga afsyningen anmärkta smärre felaktigheter icke blif-

vit afhjälpta, torde kunna antagas, att koncessionsinnehafvaren snarast möjligt afhjälper desamma, då han icke, förr än sådant skett, är berättigad att återbekomma det nedsatta beloppet.

21 §.

De i denna paragraf omnämnda bestämmelser innehållas i efterföljande, af kommittén uppgjorda förslag till förordningar rörande bana, rullande materiel och driften; viljande kommittén särskildt påpeka, att till bestämmelser rörande driftens anordning jämväl hör förordningen angående särskilda föreståndarebefattningar för de olika afdelningarna vid en järnväg och kompetensvillkor.

I kommitténs förslag till lag angående korsning af enskild järnväg och väg äro jämväl upptagna bestämmelser, som afse driftens anordning å en järnväg; därest särskilda fordringar komma att ställas å en banbyggnad i syfte att underlätta framtida torrläggning af jord o. d., lära bestämmelser därom blifva upptagna i en särskild lag.

22 §.

I kommitténs förslag till kontrollförordning är angifvet, såväl af hvilken myndighet som i hvilken ordning tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik och rullande materiels användande i sådan trafik skall meddelas.

Straffbestämmelserna återfinnas för närvarande, i fråga om banas upplåtande för allmän trafik i kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar m. m., § 6, och i fråga om rullande materiels användande i allmän trafik i kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, § 14.

Det förekommer för närvarande i ganska stor utsträckning, att gods forslas å en under byggnad varande järnväg mot ersättning till koncessionsinnehafvaren af den, för hvilkens räkning transporten sker. Detta är icke att anse såsom allmän trafik, ty någon rätt att få godset forsladt å järnvägen finnes icke; sådant beror uteslutande på öfverenskommelse med koncessionsinnehafvaren. Denna praxis synes kommittén hafva fog för sig; förfarandet länder till

båtnad för båda parterna och, om än banans ofullbordade skick och den hufvudsakliga frånvaron af säkerhetsanordningar medföra en icke oväsentlig risk, har dock godsets ägare träffat öfverenskommelsen med full vetskap om denna risk, hvarför det icke ligger något obilligt uti, att han får bära följderna af ett möjligen inträffande olycksfall. Detsamma skulle visserligen äfven kunna sägas i fråga om befordran af resande; men då det måste vara angeläget att i största möjliga grad förebygga, att människor utsättas för fara till lif eller lem, har kommittén ansett sig böra föreslå förbud för all befordran af resande under byggnadstiden. Att med resande icke afses järnvägsarbetare eller andra, som i något hänseende hafva med banbygget att göra — för dessa är det med hänsyn till beskaffenheten af deras arbete nödvändigt att utsätta sig för ifrågavarande risk — är uppenbart; men icke heller de, som tillfälligtvis för något ändamål medfölja dylika personer, torde böra i regel hänföras till resande. Det har inom kommittén varit ifrågasatt, att förbudet endast skulle innefatta att *mot afgift* befordra resande, men då den omständigheten, huruvida afgift erlägges eller ej, icke i minsta mån inverkar på grunden för stadgandet i fråga, har kommittén ansett den ifrågasatta förutsättningen icke hafva skäl för sig.

23 §.

Hvad angår kontroll öfver elektriska anordningar vid järnväg med elektrisk drift, torde, intill dess särskilda bestämmelser därom till äfventyrs må varda utfärdade, gällande föreskrifter om kontroll öfver elektriska anläggningar i allmänhet i detta hänseende tillämpas.

De närmare föreskrifterna angående den kontroll, hvarom denna paragraf talar, återfinnas i kommitténs förslag till kontrollförordning. Enligt detta förslag kan, i fråga om banans underhåll, föreskrift meddelas om åtgärders vidtagande vid äfventyr att desamma komma att utföras genom statens försorg på järnvägens bekostnad eller att trafiken inställes. Dessutom kunna erforderliga åtgärder påbjudas såsom villkor för trafikens obehindrade gång samt trafikens inställande i erforderlig utsträckning direkt påbjudas med föreläggande tillika att inom viss tid utföra för trafikens återupptagande erforderliga arbeten. I fråga om rullande materiel kan

föreskrift meddelas antingen om afhjälpande af befintliga brister inom viss tid, vid äfventyr att materielen därefter ej må användas i allmän trafik, eller ock att materielen ej får användas i allmän trafik, förrän bristerna blifvit afhjälpta. I fråga slutligen om driften kan föreläggande att vidtaga erforderliga åtgärder endast meddelas vid vite; föreligger förseelse mot kompetensförordningen, kan något föreläggande icke meddelas af den kontrollerande myndigheten, som däremot har att angifva förseelsen till åtal.

Straffbestämmelserna i denna paragraf afse de fall, att allmän trafik bedrifves på järnväg, oaktadt trafikens inställande blifvit påbjudet eller utan att de åtgärder vidtagits, som föreskrifvits såsom villkor för trafikens obehindrade gång, eller ock att rullande materiel användes i allmän trafik utan att såsom villkor därför meddelad föreskrift om bristers afhjälpande blifvit iakttagen. Motsvarande straffbestämmelse, hvad rullande materiel angår, är för närvarande upptagen i kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, § 14. Då trafikerande af en järnväg, trots förbud, är en i högsta grad allvarlig sak, har kommittén föreslagit jämförelsevis höga bötesbelopp därför.

24 §.

En naturlig följd af tredska från en järnvägsägares sida att vidtaga rättelse i missförhållanden i fråga om driften är, att denna ombesörjes af staten på järnvägens bekostnad eller att staten därom träffar aftal med annan. Då emellertid sådant kan vara af ekonomisk betydelse för staten, bör icke någon annan än Konungen få meddela ett föreläggande af dylikt innehåll. Har driften sålunda öfvertagits af staten eller annan, bör detta dock ej fortfara under obegränsad tid, hvarför kommittén föreslagit ett nytt föreläggande vid äfventyr af koncessionens förlust. Då under den tid, driften uppehålles af staten eller annan, järnvägsägaren näppeligen är i tillfälle att åstadkomma någon direkt rättelse i missförhållanden, som, medan han själf ombesörjde driften, förelupit, är föreslaget, att han endast skall på tillfredsställande sätt visa sin vilja och förmåga i sådant hänseende. Såsom exempel å missförhållanden i fråga om driften vill kommittén anföra underlåtenhet att ställa sig

till efterrättelse bestämmelserna om antalet bemannade bromsar i tåg, hvilket kan bero på bristande tillgång å bromsvagnar eller på otillräcklig personal.

På senare tiden har Konungen plägat förbehålla sig rätt att, därest erforderliga förbättringar icke verkställdes inom af Konungen bestämd tid, förklara koncessionen förverkad. Grunden till detta stadgande är gifvetvis, att den, som tredskas vid fullgörande af de skyldigheter, under förutsättning af hvilkas uppfyllande han erhållit koncessionen, skäligen icke bör få åtnjuta de med koncessionen förenade förmåner.

Hvad angår driften, är denna princip tillgodosedd genom stadgandet i första stycket af denna paragraf. Visserligen kan icke, enligt kompetensförordningen, hvilken författning innehåller föreskrifter, som röra driften, något föreläggande meddelas af den kontrollerande myndigheten, utan påföljden för förseelser däremot är endast bötesansvar, hvadan således bestämmelserna i denna paragraf rörande försummelser i fråga om driften icke hafva tillämpning å de fall, då försummelsen består i ett åsidosättande af skyldigheter enligt nämnda författning. Det har äfven inom kommittén varit ifrågasatt att föreslå koncessionens förlust för den koncessionsinnehafvare, som upprepade gånger blifvit fälld till ansvar enligt samma författning, men har kommittén ansett dylikt ansvar vara en tillräckligt verkande påföljd för försummelser af sådant slag.

Underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse förelägganden i fråga om rullande materielen kan endast hafva till följd, att fordonet i fråga ej vidare får användas i allmän trafik. Vill järnvägsägaren hellre än att rätta anmärkta brister sätta fordonet ur dylik trafik, vare det hans ensak; skulle sådant ske i så stor utsträckning, att trafiken icke kan behörigen uppehållas, då blifva bestämmelserna i nästa paragraf tillämpliga. Använder han åter fordonet i allmän trafik efter den utsatta tiden utan att afhjälpa bristerna eller underlåter han att ställa sig till efterrättelse ett påbud att omedelbart försätta ett bristfälligt fordon ur allmän trafik, då följes sådant af bötesstraff enligt 23 §. Samma är förhållandet, om trafik bedrifves å banan, oaktadt förbud däremot meddelats. I dessa fall gäller hvad kommittén ofvan i fråga om förseelser mot kompetensförordningen yttrat; dessutom lär i dessa fall stor sannolikhet

finnas för att strafflagens bestämmelser i 25 kap. 15 § komma till tillämpning.

Om emellertid, sedan i samband med påbud om trafikens omedelbara inställande föreläggande meddelats om vissa arbetens utförande inom viss tid för trafikens återupptagande, till följd af järnvägsägarens underlåtenhet att ställa sig samma föreläggande till efterrättelse trafiken fortfarande blefve inställd eller om eljest trafiken inställdes på grund af bristande fullgörande af meddeladt föreläggande, blefve bestämmelserna i denna paragraf tillämpliga.

Därest annan än järnvägens ägare ombesörjer driften å järnvägen, och han åsidosätter sina skyldigheter, synes sådant, vid det förhållande att det är med Konungens begifvande som järnvägsägaren öfverlåtit driften, icke böra räknas denne till last utan endast föranleda, att den försumlige förlorar rättigheten att vidare trafikera banan.

25 §.

Likaväl som staten har intresse af att en järnvägsanläggning, hvilken pröfvats vara af gagn för det allmänna, varder behörigen bragt till utförande, likaväl måste det ligga i statens intresse att, sedan järnvägen kommit till stånd, trafiken å densamma uppehålles i den utsträckning, att de kraf, för hvilkas tillfredsställande järnvägen koncessionerats, varda behörigen tillgodosedda. Det torde därför vara på sin plats att, om än en koncessionsinnehafvare bör hafva en vidsträckt frihet att efter eget godtfinnande anordna trafiken på sin egen järnväg — en princip, som fått uttryck i stadgandet i 27 § — en viss kontroll i berörda hänseende från statens sida utöfvas; och då afgörandet i hithörande frågor är lagdt i Konungens hand, torde detta utgöra en borgen för att såväl statens ingripande i dessa angelägenheter endast sker, då ett verkligt behof däraf föreligger, som ock, då ett sådant ingripande anses nödigt, tillbörlig hänsyn äfven tages till koncessionsinnehafvarens intressen. En naturlig gräns för trafikens omfattning är gifvetvis järnvägens trafikförmåga, bedömd efter fordringarna för den klass, järnvägen tillhör.

De i denna paragraf föreslagna bestämmelserna äro i hufvudsak öfverensstämmande med dem, som uti ifrågavarande hänseende för närvarande pläga meddelas. För

den händelse att trafiken skall besörjas af staten eller annan, skall, enligt stadgande i nu meddelade koncessionsresolutioner, koncessionsinnehafvaren vara berättigad uppbära den behållna afkomsten af banan, hvaremot någon skyldighet för honom att vidkännas möjlig förlust å driften icke är stadgad. Då det emellertid synes kommittén uppenbart, att i ett sådant fall järnvägens drift helt och hållet skall gå på koncessionsinnehafvarens risk, har ifrågavarande stadgande i detta hänseende erhållit den affattning, denna paragraf utvisar. Under det för närvarande Konungen kan omedelbart förordna om trafikens öfvertagande af staten eller annan och såsom äfventyr för underlåtenhet att vidtaga erforderlig rättelse föreskrifva koncessionens förlust, har kommittén, då någon omedelbar fara i detta fall icke föreligger, ansett billigheten fordra, att vederbörande finge tid att åstadkomma rättelse, innan trafiken fråntoges honom, och att först, sedan sådant öfvertagande blifvit erforderligt, nytt föreläggande skulle meddelas med koncessionens förlust såsom äfventyr. Hvad angår innehållet i sistnämnda föreläggande äfvensom de särskilda bestämmelser, som betingas däraf, att järnvägens ägare öfverlåtit driften å annan, gäller hvad kommittén därom anfört under 24 §.

26 §.

Om en koncessionsinnehafvare förverkat koncessionen antingen därför, att järnvägen icke öppnats för allmän trafik eller blifvit i allo fullbordad inom utsatt tid eller därför, att han försummat sina skyldigheter i fråga om underhåll eller drift, eller ock därför, att han icke uppehållit trafiken i erforderlig utsträckning, är det icke sagdt, att järnvägsföretaget förlorat sin betydelse såsom trafikled. Den omständigheten, att en koncessionsinnehafvare anser med sin fördel mera förenligt att förverka koncessionen än att ställa sig till efterrättelse vissa föreskrifter i fråga om järnvägens underhåll eller trafikens skötande, kan visserligen tyda därpå, att järnvägsföretaget icke vidare uppbäres af något allmännare trafikintresse, men kan äfven uteslutande vara ett utslag af förhållanden, som äro för den ifrågavarande koncessionsinnehafvaren specifika, såsom t. ex. ekonomiska svårigheter, föranledda af bristande förmåga att sköta företaget på ett rationellt sätt. För att få

utrönt, huru härmed må förhålla sig, är föreslaget, att järnvägen skall utbjudas å offentlig auktion. Göres å sådan auktion icke något anbud, torde starka skäl föreligga för antagandet, att järnvägen icke vidare har någon afsevärdare betydelse i trafikhänseende; och Konungen kan då förordna, att järnvägsföretaget skall nedläggas. Men äfven om anbud å auktionen göres, har det synts kommittén icke vara lämpligt, att detta utan vidare godtages, utan att för köpets giltighet Konungens godkännande skall fordras, på det att därigenom Konungen måtte lämnas tillfälle att, utom att pröfva anbudsgifvarens lämplighet, jämväl med hänsyn till alla å frågan inverkande omständigheter afgöra, huruvida järnvägsföretaget skall fortsättas eller nedläggas. Att ett oeftergifligt villkor för köpets godkännande är, att anbudsgifvaren på grund af bestämmelserna i 3 § själf skulle kunna erhålla koncession, framgår af stadgandet i 9 §. Göres å auktionen anbud af annan, torde den myndighet, som förrättar auktionen, lämna ett sådant anbud utan afseende. Det synes kommittén, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör hafva att föranstalta om auktionens hållande. Att i koncessionslagen intaga något stadgande härom, har emellertid icke synts kommittén lämpligt, utan torde sådant hafva sin plats i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

27 §.

De inskränkningar i en koncessionsinnehafvares bestämmanderätt i fråga om anordnande af tågen å hans järnväg, som i denna paragraf föreslås, äro förestafvade dels af koncessionsinnehafvarens skyldighet att på förmånligaste sätt tillhandagå staten med transporter för rikets försvarsväsen och dels af hänsyn till allmänhetens intressen i fråga om snabba och bekväma kommunikationer vid resa öfver flera järnvägar.

För närvarande pläga något större inskränkningar i koncessionsinnehafvarens bestämmanderätt uti ifrågavarande hänseende stadgas, i det hänsyn skall tagas till transporter i allmänhet »för kronans eller det allmännas räkning». För kommitténs förslag att inskränka detta till transporter för rikets försvarsväsen får kommittén hänvisa till hvad i motiven till 30 § i sådant hänsende är anfördt. Stadgandet

i sista stycket öfverensstämmer med hvad i sådant hänseende för närvarande plägar föreskrifvas i koncessionsresolutioner.

28 §.

Inom kommittén har varit ifrågasatt att i denna lag intaga bestämmelser rörande järnvägsägares ansvarighet för gods, som under transporten skadas eller förkommer; men då kommittén ansett, att samma principer därvid böra tillämpas som de, hvilka uti ifrågavarande hänseende gälla vid statens järnvägar, och denna lag icke är tillämplig å dessa järnvägar, har det synts kommittén lämpligast, att dylika bestämmelser fortfarande, såsom hittills, upptagas i det af Konungen för hvarje järnväg fastställda trafikreglemente, hvilket nästan undantagslöst plägar öfverensstämma med det vid statens järnvägar gällande.

I fråga om taxan plägar för närvarande stadgas, att densamma i allmänhet bör å vissa tider, som Konungen bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter. Möjlighet för Konungen att föreskrifva ändringar i fastställd taxa är genom bestämmelsen i sista stycket fortfarande bibehållen.

För närvarande fastställer järnvägsstyrelsen tjänstgöringsreglemente för järnvägen, innan densamma får öppnas för allmän trafik. Då emellertid de väsentligaste bestämmelserna i tjänstgöringsreglementet af kommittén föreslagits skola intagas i af Konungen utfärdade förordningar, erfordras icke vidare något af offentlig myndighet fastställdt tjänstgöringsreglemente.

29 §.

Bestämmelserna i denna paragraf öfverensstämma med hvad uti ifrågavarande hänseenden för närvarande plägar vid koncessions beviljande stadgas. Beträffande enskild järnvägs rätt till samtrafik synas bestämmelser därom, likasom om öfriga med samtrafiken sammanhängande frågor lämpligen böra upptagas i af Konungen utfärdad förordning. För omarbetande af de i dessa hänseenden gällande bestämmelser är en särskild kommitté tillsatt af Konungen.

30 §.

I koncessionsresolutioner, som för närvarande meddelas, plägar intagas skyldighet för koncessionsinnehafvaren att lämna de officerare, hvilka kunna erhålla order att studera banans trafikförhållanden, alla af dem äskade upplysningar äfvensom fritt tillträde till järnvägens lokaler.

Bland nuvarande koncessionsvillkor förekommer vidare skyldighet för koncessionsinnehafvaren att å järnvägen fortskaffa trupper, fångar och allmänna posten samt ombesörja alla andra, för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och varutransporter emot den ersättning, som enligt gällande eller blifvande bestämmelser utgår för dylika transporter å de enskilda järnvägarna i riket. Denna skyldighet omfattar således transporter för kronans räkning af hvad slag de vara må. Utom hvad angår transport af allmänna posten har Kungl. Maj:t uti ifrågavarande hänseende för enskilda järnvägarnas vidkommande fastställt särskild taxa för befordran af rikets försvarsväsen tillhörande personal, materiel, effekter och förnödenheter, men däremot icke för transporter för statens civila ämbetsverks och myndigheters räkning.

I förslag, som den 23 maj 1903 af järnvägsstyrelsen afgifvits till ny taxa för transporter å järnväg under fredstid för statsverkets räkning, var den de enskilda järnvägarna nu åliggande skyldigheten att mot lägre afgifter än de ordinarie verkställa transporter för militära myndigheters räkning utsträckt till att äfven gälla transporter för civila ämbetsverk och myndigheter. Detta förslag blef genom Kungl. Maj:ts remiss den 27 januari 1904 öfverlämnadt till behandling af järnvägsrådet, som i anledning däraf den 14 december samma år afgaf underdånigt utlåtande. I detta utlåtande yttrade järnvägsrådet i denna del, att järnvägsrådet för sin del icke kunde finna, att tillräckliga skäl föreläge för att, på sätt som föreslagits, ålägga de enskilda järnvägarna ökade skyldigheter gentemot statsverket, hvarför järnvägsrådet ansåge sig böra afstyrka järnvägsstyrelsens förslag i detta hänseende. Beträffande transport å statens järnvägar af kronan tillhörigt gods, som för dess räkning försändes af civila ämbetsverk och myndigheter, ansåg järnvägsrådet nu gällande taxa tillsvidare och så länge

öfver hufvud anledning funnes att bibehålla en dylik undantagstaxa böra lämnas oförändrad.

I fråga om den utsträckning, i hvilken gods borde för försvarsverkets räkning försändas mot nedsatt afgift, framhöll järnvägsrådet i sitt nyssnämnda utlåtande, bland annat, att hänsyn borde tagas därtill, att de enskilda järnvägarna icke öfver höfvan betungades med billiga transporter för försvarsverket mer än för andra statens verk, och uttalade järnvägsrådet såsom sin åsikt, att nedsatta afgifter enligt den militära taxan borde tillämpas allenast för sådana transporter, som erfordrades för försvarsverkets praktiska verksamhet i fredstid, såsom förflyttningar af krigsmateriel och förnödenheter, effekter för truppförbanden eller från ett förråd till ett annat, men att däremot för transporter af för försvarsverkets räkning inköpt gods, vare sig leveransen skulle ske vid afsändnings- eller ankomststationen, den militära taxan icke borde tillämpas.

Kommittén har, i likhet med järnvägsrådet, ansett tillräcklig anledning icke förefinnas för enskilda järnvägarnas skyldighet att mot nedsatt taxa ombesörja transporter för statens civila ämbetsverks och myndigheters räkning, hvarför sådan skyldighet icke är i denna paragraf upptagen. Kommittén instämmer jämväl med järnvägsrådet rörande omfattningen af de enskilda järnvägarnas skyldighet att mot nedsatt taxa verkställa transporter för försvarsverkets räkning; men då såväl denna omfattning som afgifternas storlek lämpligen böra bestämmas af Konungen, har kommittén, som ansett sig sakna anledning att närmare yttra sig rörande dessa frågor, endast föreslagit intagande i denna paragraf af rätt för Konungen att härom besluta.

31 §.

Då ett af de viktigaste intressen, staten gentemot de enskilda järnvägarna har att tillvarataga, är dessas medverkan till landets försvar, är i denna paragraf uttalad en obegränsad skyldighet för de enskilda järnvägarna att vidtaga alla de anordningar, som Konungen för sådant ändamål finner skäligt föreskrifva. Att därvid andra anordningar icke ifrågakomma än sådana, som Konungen finner ur försvarssynpunkt vara bestämdt erforderliga, är ju uppenbart. Har kommittén sålunda funnit de enskilda järn-

vägarna böra hafva en ovillkorlig skyldighet att lämpa sin utrustning efter försvarsväsendets behof, har kommittén däremot icke kunnat undgå att finna det vara en obillig fordran, att de jämväl skola vidkännas alla de kostnader, som äro därmed förenade. Att en viss ekonomisk uppoffring ålägges järnvägarna, finner kommittén skäligt, men då med militärväsendets allt fortgående utveckling behofvet af anordningar för försvaret gifvetvis kommer att allt mer och mer ökas och stegringen af kostnaderna för dylika anordningar icke låter sig nu öfverskådas, har kommittén funnit en viss gräns böra sättas för järnvägarnas skyldighet uti ifrågavarande hänseende. Kommittén har därvid ansett de fordringar, som för närvarande vid koncessions beviljande därutinnan pläga uppställas, lämpligen kunna i hufvudsak tjäna såsom grund för hithörande bestämmelser. I koncessionsresolutioner plägar för närvarande intagas, att mötesplatser för militärtåg skola anläggas på visst maximiafstånd från hvarandra samt utrustas på visst sätt; att lastkaj af viss minimilängd skall anbringas vid hvarje mötesstation; att vattenstationer skola anläggas på visst maximiafstånd från hvarandra och vattentillgången vid samma stationer vara af en viss storlek; att vändskifvor å normalspåriga järnvägar skola så konstrueras, att statens tyngre godstågslokomotiv därå kunna vändas; att vissa anordningar skola vidtagas vid större broar för deras hastiga förstörande under krig; samt att alla täckta godsvagnar, som för järnvägen anskaffas och icke inredas för specialtransporter, skola förses med inredning för såväl manskaps- som hästtransport i enlighet med för statens godsvagnar gällande modeller, äfvensom att å samma vagnars yttersidor uppgifter skola anbringas om det antal man eller hästar, som rymmes i hvarje vagn. Föreskrifter rörande täckta godsvagnar äro upptagna i kommitténs förslag till förordning angående rullande materielen, öfriga i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg. Hafva förhållandena utvecklats så, att det anses skäligt utsträcka ifrågavarande skyldighet, bör Konungen naturligtvis kunna vidtaga däraf föranledda ändringar i förordningarnas stadganden; men med hänsyn till den af kommittén omfattade princip, att en järnvägsägares skyldigheter såvidt möjligt böra redan vid koncessionens beviljande vara gifna, har kommittén ansett sådana ändringar icke,

såvidt angår bestridandet af kostnaderna för däraf föranledda anordningar, böra gifvas retroaktiv kraft.

Det kan naturligtvis tänkas, att de militära anordningarna åstadkomma intrång i användandet af järnvägens anläggningar eller rullande materiel och därigenom orsaka ägaren en bestående förlust. Därför bör, enligt kommitténs mening, han erhålla ersättning; och då enligt förslaget sådan ersättning skall utgå endast då intrånget är väsentligt samt Konungen är den, som skall afgöra, huruvida och till hvilket belopp ersättningen skall utgå, torde missbruk uti ifrågavarande hänseende vara förebyggda.

Äfven för det fall att en järnvägsägare icke själf bekostat anordningarna i fråga, synes det kommittén vara mest praktiskt, att de blifva järnvägsägarens egendom, mot skyldighet naturligtvis att ansvara för deras bibehållande i fullgodt skick.

32 §.

Föreskrifterna i denna paragraf öfverensstämma med motsvarande, nu meddelade bestämmelser.

33 §.

Kommittén har icke funnit anledning föreslå någon ändring i den nu vanliga bestämmelsen, att staten, där så erfordras, skall äga att inom järnvägens område anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar utan skyldighet att ersätta dennes ägare för samma rättighet. Det är tydligt, att denna rätt icke får utöfvas på ett sådant sätt, att densamma kommer i kollision med järnvägens egna, af koncessionen härflytande rättigheter. Järnvägsanläggningen har tillkommit för förverkligandet af järnvägens ändamål, och hvad därför erfordras måste naturligtvis i första rummet tillgodoses. Att emellertid uttala en sådan, i själfva sakens natur liggande princip, synes kommittén så mycket mindre kunna vara erforderligt, som det är staten, hvilken den speciella rätten tillkommer. Det torde icke kunna ifrågasättas, att en statens myndighet skulle låta vidtaga åtgärder, som hindrade eller kanske rent af omöjliggjorde trafiken å järnvägen. Blefve det, för utöfvande af statens ifrågavarande rätt, i något

fall nödvändigt att vidtaga en åtgärd, som lände till men för järnvägen, vore det ovillkorligen statens skyldighet att på sin bekostnad föranstalta om de anordningar, som kunde erfordras för undanröjande af berörda men; så t. ex. om en telegrafstolpe måste uppställas å en plats, där den skymde utsikten från banan till en järnvägens signalinrättning, finge staten bekosta den ändring af signalinrättningen, som kunde erfordras.

Af hvad sålunda anförts framgår, att det enligt kommitténs mening är staten, som uti ifrågavarande hänseende får anpassa sina anordningar efter järnvägens intressen, icke tvärtom. Om därför t. ex. drifkraften å en järnväg förändras från ånga till elektricitet, och detta nödvändiggör de för statstelegrafens behof uppsatta luftledningarnas utbytande mot jordledningar, är det staten, som får på sin bekostnad låta verkställa berörda utbyte.

Att ifrågavarande rätt måste anses innefatta befogenhet för telegrafverkets personal att beträda järnvägens område, då sådant erfordras för anordnande af eller tillsyn å telegrafverkets ledningar, synes kommittén uppenbart; och har Kungl. Maj:t äfven, på framställning af telegrafstyrelsen om tolkning af enahanda bestämmelse som ifrågavarande uti koncessioner å Mora—Vänerns järnvägsaktiebolags järnvägar, genom resolution den 12 maj 1905 förklarat, att enär berörda villkor måste anses innefatta rättighet för telegrafverket att inom järnvägarnas område genom telegrafverkets personal utföra erforderliga arbeten för anordnande, begagnande och underhåll af telegrafverkets ledningar utefter järnvägen, Kungl. Maj:t funne framställningen icke till något vidare yttrande föranleda.

Kommittén håller vidare före, att nämnda personal, då den sålunda beträder en järnvägs område, skall vara skyldig ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som af vederbörande järnvägspersonal meddelas i ordningens eller säkerhetens intresse; men bestämmelse härom torde icke hafva sin plats i en koncessionslag.

I fråga om skada, som till följd af järnvägens drift tillfogas telegrafverkets personal, medan den sålunda uppehåller sig å järnvägens område, lära bestämmelserna i lagen angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886 komma till tillämpning d. v. s. att järnvägen blifver skadeståndsskyldig endast i det fall, att våld-

lande till skadan ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last.

34 §.

I koncessionsresolutioner stadgas för närvarande skyldighet för koncessionsinnehafvare att till olika myndigheter ingifva ritningar och handlingar samt lämna uppgifter i olika hänseenden. Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skola insändas afskrift af kostnadsförslaget och kopior af fastställda ritningar för järnvägsanläggningen, till statens kontrollerande ingenjör för pröfning och godkännande ritningar till stationer och hållplatser med tillhörande byggnader, till broar, eller andra anläggningar äfvensom till järnvägens öfverbyggnad med därtill hörande inrättningar, samt genom kontrollerande ingenjören till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kopior af nämnda ritningar och af ritningar öfver möjligen ifrågakommande smärre afvikelser från den ursprungliga planen. Till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall vidare årligen under byggnadstiden inlämnas berättelse om arbetets fortgång och, sedan järnvägen öppnats för trafik, redogörelse för nya arbeten och uppgift å den rullande materielen, samt viss tid efter järnvägens afsyning öfversiktskarta och uppgift å anläggningskostnaden. Till generalstaben skola aflämnas afskrifter af besiktnings- och afsyningsinstrument samt kopior af plan- och profilritningar, äfvensom gällande grafiska och tjänstgöringstidtabeller samt vissa statistiska uppgifter och till chefen för fortifikationen kopior af ritningar m. m. rörande större broar å järnvägen. Slutligen skola för upprättande af allmän svensk järnvägsstatistik erforderliga uppgifter ingifvas till järnvägsstyrelsen.

Den allmänna skyldigheten uti ifrågavarande hänseende är i denna paragraf uttalad. I kommitténs förslag till kontrollförordning äfvensom till särskild kungörelse äro detaljbestämmelser uti ifrågavarande hänseende intagna.

35 §.

Bestämmelsen i denna paragraf är lika lydande med motsvarande i nu meddelade koncessionsresolutioner.

36—41 §§.

Kommittén har icke funnit anledning föreslå någon ändring i nuvarande förhållandet, att staten är berättigad inlösa en enskild järnväg oberoende af den tid, som förflutit efter det järnvägen öppnades för allmän trafik. Om således icke någon som helst inskränkning i statens lösningsrätt ansetts böra stadgas — i de flesta andra länder inträder denna först efter vissa år sedan järnvägen öppnats för trafik — har å andra sidan den princip synts kommittén böra uppställas, att lösesumman alltid motsvarar skäliga anspråk från den enskilda järnvägens sida. Då kommittén funnit uti ifrågavarande hänseende nu meddelade bestämmelser åtminstone för visst fall icke fullt tillgodose nämnda princip, har kommittén ansett sig böra föreslå vissa ändringar i samma bestämmelser.

För närvarande pläga olika grunder för lösesummans bestämmande stadgas, allt efter som lösningsanspråket framställes inom tio år efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik eller sådant anspråk framställes efter de tio årens förlopp. I förra fallet skall lösesumman motsvara hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel kostat koncessionsinnehafvaren med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat, och i senare fallet antingen beräknas så, att densamma motsvarar två gånger summan af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, eller ock, därest sådant vare sig från statens eller från koncessionsinnehafvarens sida fordras, bestämmas af fem gode män.

Lösesumman skall således, om anspråket framställes efter de tio åren, bestämmas efter järnvägens affärsvärde, hvilket åter skall beräknas motsvara efter fem procent verkställd kapitalisering af medelafkastningen under de sista tio åren. Lösesummans bestämmande efter affärsvärdet anser kommittén vara en riktig princip; vid all försäljning torde föremålets affärsvärde böra vara det normerande för köpeskillingens belopp, och det synes kommittén icke kunna anses vara ett oberättigadt anspråk från den enskilda järnvägens sida, att lösesumman icke sättes lägre än affärs-

värdet. Nyssnämnda princip tillämpas däremot icke, om lösningsanspråket framställes inom de första tio åren. Enligt de för sådant fall gällande bestämmelserna skall lösesumman endast vara så stor, att densamma jämte den vinst, företaget må hafva lämnat, motsvara anläggningskapitalet jämte en årlig ränta därå af fem procent. Har företaget lämnat en större afkastning än fem procent, kommer lösesumman till och med att understiga anläggningskostnaden, d. v. s. ju större järnvägens affärsvärde är, desto mindre blir lösesumman. Detta anser kommittén vara ett missförhållande. Har en järnväg redan under första tiden af sin tillvaro burit sig väl, synes kommittén intet skäl finnas, hvarför icke denna bör hafva ett lika berättigadt anspråk att erhålla en mot dess verkliga värde svarande lösesumma som en järnväg, hvilken under längre tid varit i verksamhet. Emellertid torde nog de nuvarande föreskrifterna rörande lösesummans bestämmande vid inlösen af järnväg inom de första tio åren vara gifna i de enskilda järnvägarnas intresse. Det lärer nämligen hafva antagits, att en järnväg under de första tio åren icke nått en sådan utveckling, att dess afkastning öfverstigit eller ens uppgått till fem procent, och att således tillämpningen af föreskrifterna i fråga vore till fördel för järnvägens ägare, då han därigenom tillförsäkrades, utom själfva anläggningskapitalet, fem procent årlig ränta å detsamma. Emellertid finnes exempel å järnvägar, som redan från början visat sig vara en synnerligen god affär; och det är med hänsyn till sådana järnvägar kommittén ansett de nu vanliga föreskrifterna icke vara fullt rättvisa. För öfrigt är ju valet af tioårsperiod godtyckligt.

En följd af kommitténs nu uttalade åsikt skulle kunna sägas vara, att en järnvägs affärsvärde alltid utan undantag skulle vara bestämmande för lösesummans belopp. Utom det att, om en järnväg före inlösandet uteslutande gått med förlust, affärsvärdet vore lika med noll, torde vissa skäl tala för en jämkning i den af kommittén omfattade principen. Befogenheten af en dylik jämkning är redan nu erkänd, i det, för det fall att lösningsanspråket väckts efter de första tio åren, i hvilken händelse lösesumman skall bestämmas efter järnvägens affärsvärde, möjlighet är beredd koncessionsinnehafvaren att få lösesumman bestämd af gode män. I detta hänseende är att beakta att,

äfven om järnvägen före den ifrågavarande tidpunkten visat sig såsom en mindre god affär, möjligheten till förändring i detta förhållande icke är utesluten; för öfrigt finnes ju alltid ett visst värde i själfva järnvägsbyggnaden med alla dess tillhörigheter. Med hänsyn härtill och då i alla händelser statens inlösningsrätt är ett ingrepp i den enskildes fria bestämmanderätt öfver sin egendom, torde det icke anses obilligt att af staten fordra, att järnvägens ägare under alla omständigheter blir betäckt för anläggningskostnaden, äfven om därigenom en större fördel skulle beredas honom än han kunde vinna, därest han skulle afyttra järnvägen till en enskild person. Det kan visserligen äfven tänkas, att den, som vid inlösningstillfället äger järnvägen, icke själf anlagt densamma och att han förvärfvat järnvägen för en summa, som understiger anläggningskostnaden; men denna tillfällighet torde icke böra rubba principens allmängiltighet.

Det skulle till äfventyrs kunna göras gällande, att då staten har behof af järnvägen i fråga, staten borde betala så stort belopp, som skulle kräfvas för anläggande vid tiden för inlösandet af en järnväg af samma beskaffenhet som den ifrågavarande. Då det torde kunna antagas, att i regel detta belopp skulle öfverstiga den verkliga anläggningskostnaden för järnvägen i fråga, skulle ett sådant stadgande vara till fördel för järnvägsägaren. Kommittén håller emellertid före, att dennes berättigade anspråk måste anses vara fullt tillgodosedda, därest han återbekommer hvad han kostat på anläggningen, ty det måste ihågkommas, att föga utsikt torde för honom finnas att åtminstone vid den tid, då inlösningen sker, kunna till enskild person afyttra järnvägen på lika förmånliga villkor. Med kommitténs förslag kommer visserligen att inträffa, att, om vid inlösen inom de första tio åren lösesumman skall bestämmas efter sakvärdet — och detta torde antagligen i flertalet fall blifva händelsen — den enskilda järnvägen komme i en sämre ställning än om nu gällande bestämmelser skulle tillämpas, i det någon ränta å anläggningskapitalet icke komme järnvägen till godo. Såsom af det föregående torde framgå, anser emellertid kommittén detta icke innebära någon orättvisa; hvaremot kommittén finner en sådan i det förhållandet, att ett verkligt godt affärsföretag skall kunna inlösas för underpris.

Då det härefter gällt att föreslå sättet för affärsvärdets bestämmande, har kommittén kommit till den uppfattning, att detsamma alltid borde ske af gode män.

Enligt de bestämmelser, som nu pläga meddelas, skall affärsvärdet, därest icke dess uppskattande af gode män å någondera sidan påyrkas, bestämmas till två gånger sammanlagda summan af hela den nettoinkomst, som uppkommit af trafiken under de tio år, som närmast föregått det år, hvarunder lösningsanspråket framställts. Då emellertid enligt kommitténs förslag affärsvärdet i första hand skall läggas till grund för lösesummans belopp, äfven om lösningsanspråket framställes omedelbart eller helt få år efter det järnvägen öppnats för trafik, skulle en bestämmelse att medeltalet af de gångna årens nettoinkomst skulle läggas till grund för lösesummans bestämmande lätt kunna gifva ett felaktigt resultat. Om t. ex. en järnväg varit öppnad för trafik under tre år, och till följd af alldeles säregna förhållanden nettoinkomsten för ett af åren varit obetydlig, under det densamma för de öfriga uppgått till afsevärda belopp, skulle en beräkning efter medelnettoinkomsten onekligen icke åstadkomma ett rättvist resultat. Annorlunda är det, då, såsom nu, hänsyn tages till en längre tidsperiod, i det en utjämning därigenom blir möjlig.

Att gode männen vid affärsvärdets bestämmande uteslutande hafva att taga hänsyn till sådana driftöfverskott, som järnvägen redan lämnat, har kommittén ansett nödigt uttryckligen föreskrifva. Kommittén har nämligen härmed velat afskära möjligheten, att afseende fästes vid mer eller mindre sannolika framtidsutsikter i fråga om järnvägens ekonomiska bärighet; ty med en sådan beräkning finge man till resultat ett spekulationsvärde å järnvägen, och att efter ett dylikt värde bestämma lösesumman, torde icke böra ifrågakomma. Däremot har kommittén velat lämna gode männen fullt fria händer att inom ramen af de lämnade driftöfverskotten bestämma den afkastningsförmåga, järnvägen skall anses äga. Att därvid åtskilliga synpunkter, såsom exempelvis det skick, hvari järnvägen är underhållen, böra komma till beaktande, är tydligt.

En viktig faktor vid affärsvärdets bestämmande är gifvetvis den räntefot, efter hvilken kapitaliseringen skall verkställas. För att erhålla ett fullt exakt uttryck för ett

företags affärsvärde vid hvarje särskild tidpunkt bör den räntefot komma till användning, som vid samma tidpunkt är den allmänt gällande. Då för närvarande lösesumman skall bestämmas af gode män, äro icke några som helst regler — och således icke heller rörande räntefoten — därför gifna. Kommittén har emellertid ansett det möta vissa betänkligheter mot att öfverlämna åt gode männen att i hvarje särskildt fall bestämma räntefoten. Dels kan densamma under en jämförelsevis kort tidsperiod icke oväsentligt växla — äfven den minsta fluktuation kan vara af stor betydelse för lösesummans storlek — och dels kunna möjligen meningarna vara olika om hvilken räntefot vid en viss tidpunkt skall anses vara den allmänt gällande, hvilket särskildt kan vara af betydelse, om samtidigt är ifrågasatt att inlösa flera järnvägar och olika gode män skola bestämma de olika järnvägarnas affärsvärde. Kommittén har därför ansett sig böra föreslå en viss räntefot, som alltid bör komma till användning, och därvid funnit fem procent vara den mest allmängiltiga.

Mot kommitténs förslag att, därest koncessionsinnehafvaren tredskas att utse gode män, desse skola utses af styrelsen för svenska järnvägsföreningen, skulle möjligen kunna invändas, att nämnda förening icke har en sådan karaktär, att ett uppdrag af ifrågavarande slag lämpligen bör lämnas åt densamma. Då emellertid denna förening utgör en organiserad sammanslutning af de flesta enskilda järnvägar i landet och då det synts kommittén synnerligen praktiskt, att uti ifrågakomna fall de gode män, som hafva att tillgodose den enskilda järnvägens intresse, utsåges af styrelsen för omförmälda förening, har kommittén icke funnit någon betänklighet mot förslaget i fråga.

För att vid sakvärdets bestämmande full klarhet skall finnas, hvad som skall värderas, är af kommittén hänvisning gjord till förordningen den 15 oktober 1880. Uppenbart är, att allt, som varit föremål för värderingen, skall öfvergå till staten. Något hinder för att från värderingen och därmed äfven inlösningen undantaga förråd, helt eller delvis, finnes naturligtvis icke. Att i köpet, vare sig lösesumman bestämts efter sakvärdet eller efter affärsvärdet, icke böra ingå några koncessionsinnehafvaren tillhöriga fonder, torde vara tydligt; hvarförutom, då lösesumman är bestämd efter affärsvärdet, i förråd befintliga förlags- och

konsumtionsartiklar icke böra följa med köpet, alldenstund dessa icke ingå i det beräknade värdet.

Då enligt lag den 28 juni 1895 aktiebolag är skyldigt föra handelsböcker, och bokföringsskyldighet jämväl åligger järnvägsägare, som åtnjuter låneunderstöd af staten, torde såsom regel kunna antagas, att räkenskaper finnas vid de enskilda järnvägar, som hädanefter anläggas. Möjligheten att sådana saknas är dock icke utesluten, hvarför för sådant fall sakvärdet måste bestämmas på annat sätt än med ledning af räkenskaperna; järnvägen torde då lämpligen böra värderas af gode män. Men äfven om räkenskaper finnas, kunna dessa vara förda så, att de icke gifva tillförlitlig upplysning angående storleken af anläggningskostnaden. I regel böra räkenskaperna hafva vitsord mot järnvägens ägare; men då det kan tänkas, särskildt i de fall då skyldighet att föra böcker icke finnes, att räkenskaperna icke äro ordentligt förda utan utvisa en lägre anläggningskostnad än den verkliga, bör möjlighet finnas för järnvägsägaren att erhålla rättelse häri; kommittén har för detta fall dock föreslagit, att koncessionsinnehafvaren skall gifva sannolika skäl för sitt påstående härutinnan. Pröfningen af de förebragta skälen tillkommer naturligtvis Konungen. Slutligen kan äfven tänkas att, ehuru icke någon anledning till anmärkning mot räkenskaperna finnes, till följd af särskilda omständigheter anläggningskostnaden skäligen icke bör bestämmas efter räkenskaperna. Kommittén har därvid särskildt tänkt sig det fall, att en smalspårig järnväg ombyggts till normalspårig. Att därvid låta lösesumman motsvara summan af anläggningskostnaden för den smalspåriga järnvägen och af kostnaden för dess ombyggande till normalspårig, torde näppeligen vara riktigt. För alla dessa fall är föreslaget, att lösesumman skall bestämmas af gode män.

För att den verkställda värderingen skall utgöra ett tillförlitligt uttryck för järnvägens värde vid tiden för inlösningen, fordras gifvetvis, att denna sker inom rimlig tid efter det värderingen ägt rum. Kommittén har därför ansett, att möjlighet bör beredas såväl staten som koncessionsinnehafvaren att efter viss tid påkalla ny värdering.

Stadgandet i 41 § är nytt och har synts kommittén vara med billighet öfverensstämmande. Ett kausalsammanhang mellan afståendet af den ena järnvägen och det mindre

goda resultatet af trafiken å den andra måste alltid finnas. Huruvida förutsättningen för statens skyldighet att inlösa jämväl den andra järnvägen förefinnes, afgöres i första hand af Konungen. Kommittén vill i detta sammanhang erinra om stadgandet i expropriationsförordningen att, om för ändamålet erfordras, att blott en del af jord eller lägenhet afstås, och jorden eller lägenheten blifver, genom afskiljande af denna del, för ägaren eller innehafvaren onyttig, eller om därigenom synnerligt men i nyttjanderätten uppkommer, hela lägenheten bör, där ägaren det äskar, lösas.

Såsom af historiken framgår, har vid koncession å den s. k. Lidingöbanan stadgats rätt för kommun att, där Konungen på gjord framställning sådant förordnade, på vissa närmare angifna villkor inlösa järnvägen. Af nu ifrågavarande paragrafer, jämförda med 48 § i förslaget, framgår, att enligt kommitténs förslag Konungen icke skulle hafva rätt att meddela en dylik föreskrift. Om däremot anläggningen har karaktären af spårväg, finnes intet hinder därför; och synes kommittén behofvet af ett stadgande, hvarom nu är fråga, egentligen endast föreligga vid anläggningar af så uteslutande lokal betydelse, att desamma lämpligen äro att betrakta såsom spårvägar.

42 §.

Till förklaring af hvad kommittén i denna paragraf föreslagit får kommittén hänvisa till hvad under 14 § anförts i fråga om motsvarande fall under byggnadstiden. Med de i sistnämnda paragraf angifna fall har kommittén, hvad färdig järnväg angår, likställt järnvägens ombyggande till annan spårvidd. Ett sådant fall torde näppeligen kunna antagas inträffa under byggnadstiden, och, om så mot förmodan någon gång skulle ske, lärer Konungen analogivis komma att tillämpa föreskriften i denna paragraf.

43 §.

Såsom kommitténs underdåniga skrifvelse innehåller, har Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 18 mars 1907 till kommittén öfverlämnat, för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det kommittén lämnade uppdrag,

en af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kungl. Maj:t ingifven, den 26 juni 1906 dagtecknad skrifvelse, innefattande hemställan om nådigt bemyndigande att i fråga om färdiga och afsynade järnvägar medgifva sådana ändringar i de af Kungl. Maj:t fastställda planer, som syntes styrelsen leda till förbättring. Styrelsen har såsom skäl för denna hemställan framhållit, att det numera ganska ofta inträffade, att till styrelsen ingåfves ansökningar om förändringar i af Kungl. Maj:t fastställda planer för färdiga järnvägar, och att det syntes styrelsen öfverflödigt, att alla sådana ärenden underställdes Kungl. Maj:ts pröfning, då det skulle leda till en afsevärd förenkling, om desamma i de fall, då de ifrågasatta förändringarna vore obetydliga, finge handläggas af styrelsen; och har styrelsen särskildt påpekat, att enligt den för styrelsen gällande instruktion styrelsen finge, i fråga om järnvägsanläggningar, som vore under utförande, medgifva sådana mindre ändringar i fastställda planer, som ledde till förbättring.

På sätt 14 § i kommitténs föreliggande förslag utvisar, har kommittén, då fråga är om järnväg under byggnad, ansett tillägg till eller ändringar i fastställd plan, hvilka icke äro af väsentlig beskaffenhet, böra kunna medgifvas af annan än Konungen, och i förslag till kontrollförordning har kommittén uttalat sig för, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller kontrollerande ingenjören under olika förutsättningar borde vara behörig att medgifva tillägg eller ändring af sådan beskaffenhet. Likaledes finner kommittén det leda till förenkling och kunna utan olägenhet tillåtas, att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdroges, äfven då fråga vore om en färdig järnväg, att medgifva tillägg till eller ändringar i den fastställda planen, hvilka icke vore af väsentlig beskaffenhet. Att det därvid ankommer på styrelsens omdöme att afgöra, huruvida tillägget eller ändringen är af sådan beskaffenhet, att densamma är föremål för styrelsens pröfning, har kommittén i motiven till 14 § framhållit.

Emellertid har kommittén ansett lämpligt att, då fråga är om färdig järnväg, angifva vissa tillägg till planen, hvilka synts kommittén utan vidare vara af den väsentliga betydelse, att tillstånd därtill bör sökas hos Konungen. Anledningen till att dessa tillägg icke särskildt angifvits i 14 § är, att sannolikheten för att sådana fall förekomma,

under byggnadstiden är ytterst ringa. Skulle de förekomma lära vederbörande så mycket hellre anse dem vara af väsentlig beskaffenhet, som sådant, hvad färdig järnväg angår, uttryckligen angifvits vara förhållandet.

44 §.

Då det såväl ur järnvägstrafikens som delvis äfven ur postens och telegrafens synpunkt är af vikt, att alla stationer samt last- och hållplatser erhålla sådana namn, som icke kunna föranleda deras förväxling med andra dylika platser, är i förslaget koncessionsinnehafvarens skyldighet att underställa sådana frågor Konungens pröfning bibehållen.

45 §.

Då det är ett allmänt intresse, som utgör grunden för koncessionerandet af en järnväg, bör äfven från det allmännas sida tillses, att nämnda intresse varder behörigen tillgodosedt. Därför hafva äfven i föregående paragrafer stadganden meddelats, afseende att skaffa största möjliga garantier för järnvägsanläggningens bringande till fullbordan och dess öppnande för trafik äfvensom för trafikens uppehållande i erforderlig utsträckning. Af samma anledning bör det gifvetvis icke öfverlämnas åt koncessionsinnehafvarens godtfinnande att helt och hållet nedlägga driften å en för allmän trafik upplåten järnväg eller å någon del däraf. Det kan naturligtvis inträffa, att förhållandena blifvit så ändrade, att järnvägens trafikerande icke vidare uppbäres af något allmänt intresse; men bedömandet häraf bör icke tillkomma koncessionsinnehafvaren utan Konungen, som funnit järnvägens tillkomst fylla ett sådant intresse.

46 §.

I motiveringen till 2 § äro angifna de fall, då koncession att använda en redan anlagd bana måste utverkas, och innehåller denna paragraf stadganden för ett par af dessa fall.

Är fråga om att återupptaga ett nedlagdt, förut koncessioneradt järnvägsföretag, kunna ju förhållandena vara

helt olika mot då koncessionen därå meddelades, hvarför förnyad undersökning rörande företagets berättigande torde blifva erforderlig; är det fråga om en ursprungligen för enskild trafik afsedd järnväg eller en spårväg, som till följd af ändrade förhållanden blir att anse såsom en järnväg enligt denna lag, framstår behofvet af en sådan undersökning, som nyss är sagd, ändå tydligare, då ifrågavarande anläggning aldrig varit föremål åtminstone för sådan pröfning af Konungen, som för koncession enligt denna lag är stadgad. Att vissa föreskrifter, som skola iakttagas vid ansökning om koncession å anläggande af en järnväg, såsom t. ex. utredning rörande anläggningskostnaden, icke i de fall, som i denna paragraf afses, äro tillämpliga, torde vara tydligt, ehuruväl i dessa fall i stället för berörda utredning kan erfordras utredning angående de arbeten och kostnaden därför, som kunna vara af nöden för tillstånd att upplåta järnvägen för allmän trafik. De jämkningar i denna lags bestämmelser, som äro en följd däraf, att själfva anläggningen redan är fullbordad, torde lämpligen öfverlämnas åt Konungen att iakttaga; hvarför åt paragrafen gifvits den affattning, att uti ifrågavarande fall lagen skall gälla i tillämpliga delar efter Konungens beprövande.

47 §.

Kommittén har i fråga om tillämpningen af denna paragraf i första rummet tänkt sig det fall, att någon tredskades fullgöra den i 34 § stadgade skyldigheten att i öfverensstämmelse med därom af Konungen lämnade föreskrifter meddela erforderliga uppgifter rörande bana, materiel och drift; men äfven andra fall kunna tänkas, såsom underlåtenhet att vidtaga föreskrifna anordningar, som äro erforderliga ur militär synpunkt, att hålla tillräckligt förråd af kol m. m.

48 §.

I denna lag är i en hel del fall öfverlåtet åt Konungen att meddela bestämmelser. Då emellertid därutöfver särskilda förhållanden kunna kräfva särskilda föreskrifter — kommittén vill därvid hänvisa till hvad i historiken finnes anmärkt, att Konungen i ett fall vid beviljande af koncession förklarat koncessionsinnehafvaren pliktig att i

samtrafik med järnvägen underhålla regelbunden ångbåtsförbindelse mellan vissa orter under vissa tider af året — torde ett uttryckligt medgifvande för Konungen i sådant hänseende böra upptagas i lagen. Att medgifvandet icke kan omfatta sådana förhållanden, angående hvilka bestämmelser äro meddelade i lagen, är tydligt. Då enligt kommitténs mening en järnvägsägares skyldigheter böra i största möjliga mån vara gifna redan vid koncessionens beviljande, har kommittén föreslagit, att Konungens rätt att meddela särskilda föreskrifter skulle inskränkas till nämnda tidpunkt. Kommittén vill härvid påpeka, att de föreskrifter, hvarom här är fråga, icke i minsta mån hafva något afseende å trafiksäkerheten. Angående meddelande af bestämmelser i sådant syfte äro i lagen särskilda bemyndiganden lämnade Konungen.

49 §.

Att fällande till vite ej bör ske å administrativ väg, synes kommittén tydligt. Annat äfventyr enligt koncessionslagen — trafikens öfvertagande af staten, koncessionens förlust, förlust för den, å hvilken en järnvägs drift blifvit öfverlåten, att vidare ombesörja densamma — torde böra utdömas af Konungen, då dels föreläggandet meddelats af Konungen, dels påföljden är af synnerligen allvarlig beskaffenhet.

50 §.

På sätt i motiven till 2 § sägs, är bestämmelsen i denna paragraf öfverensstämmande med 1902 års Riksdags till Konungen i ämnet aflåtna, i historiken omförmälda skrifvelse.

Då, särskildt i fråga om vissa af kommitténs förslag, det länder till reda att utsätta viss tid för författningens trädande i kraft, och alla de af kommittén föreslagna författningarna enligt kommitténs mening böra samtidigt vinna tillämpning, har kommittén i fråga om alla förslagen i sådant hänseende utsatt viss tid.

För vinnande af enhet och likformighet i de förhållanden, under hvilka de enskilda järnvägarna verka, är

det tydligen af stor vikt, att bestämmelserna i koncessionslagen i största möjliga utsträckning tillämpas å de järnvägar, hvilka tillkommit, innan lagen trädt i kraft. Kommittén har redan förut haft anledning uttala sin mening angående en gammal järnvägs skyldighet att underkasta sig vissa bestämmelser i koncessionslagen, ändock att dylika bestämmelser icke varit meddelade vid koncessionens beviljande. Dessa bestämmelser äro de, som upptagits i 7 och 10 §§ samt i 11 § 1 stycket.

Af öfriga bestämmelser i lagen har kommittén ansett följande böra gälla jämväl järnväg, å hvilken koncession meddelats före lagens ikraftträdande, nämligen:

1 § angående enskilda järnvägarnas indelande i klasser, för hvilken fråga kommittén närmare redogör i motiven till förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg;

9 § angående villkoren för öfverlåtelse af koncession och af driften af en järnväg. Då lagen i sin helhet icke skall tillämpas förr än från, exempelvis den 1 januari 1909, är det tydligt, att öfverlåtelser, som behörigen skett före nämnda dag, fortfarande äga sin giltighet, men att den, som sålunda fått driften af järnvägen å sig öfverlåten, omedelbart vid lagens trädande i kraft öfvertager det i paragrafens sista stycke omförmälda ansvar för ej blott driftens behöriga skötande utan äfven underhållet af bana och rullande materiel;

11 § 2 stycket angående korsning af järnvägar. I förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 5, är förbud meddeladt för korsning i samma plan af järnväg, tillhörande klass A I eller A II, med annan järnväg, utanför stations spårområde. Genom stadgandet i 11 § 2 stycket af denna lag är den sist tillkomna järnvägen förpliktad bekosta korsningens ändring från samma plan till skilda plan, om någondera järnvägen, således äfven den äldre, vill uppflyttas i klass, där korsning i samma plan icke är tillåten. Enligt nyssnämnda förslag skall förbudet i fråga gälla äfven gammal järnväg, såvida nämligen den korsande järnvägen erhållit koncession, efter det denna lag trädt i kraft. Endast i detta fall nödvändiggör alltså den äldre järnvägens uppflyttning i klass korsningens ändring till skilda plan: och bör i detta fall den förmån, som i 11 § 2 stycket tillagts

den tidigare koncessionerade järnvägen, äfven komma en järnväg, å hvilken koncession meddelats innan denna lag trädt i kraft, till godo. Att 3 stycket af paragrafen därvid äfven bör komma till tillämpning, synes kommittén uppenbart;

14 § 2 stycket angående under byggnadstiden uppkomna frågor rörande tillägg till och ändringar i den af Konungen för järnvägsarbetet fastställda planen. Dylika frågor, som uppkomma efter lagens trädande i kraft rörande en förut koncessionerad järnväg, torde lämpligen böra bedömas efter stadgandena i denna lag, vare sig järnvägen vid nämnda tidpunkt är under byggnad eller icke. De i 14 § 3 stycket omnämnda bestämmelser, som Konungen har att meddela rörande statens kontroll öfver enskild järnvägsanläggning, äro upptagna i kommitténs förslag till kontrollförordning och böra dessa, i den mån undantag icke är i samma förslag stadgadt, gälla äfven gamla järnvägar;

15 §, som innehåller liknande bestämmelser rörande järnvägsarbetets påbörjande å kronomark, som för närvarande pläga tillämpas;

16 § angående expropriationsrätt. Någon anledning att icke låta denna rätt, sådan densamma ansetts böra bestämmas för nytillkomna järnvägar, äfven komma de järnvägar till godo, hvilka koncessionerats före lagens tillkomst, torde icke finnas;

17 § angående villkoren för upplåtelse af kronojord. Dessa äro desamma, som under de senare åren plägat stadgas i de särskilda koncessionerna. Bestämmelsernas tillämpning å gamla järnvägar har särskildt betydelse för framtida utvidgningar af desamma, enär för det stora flertalet af dessa järnvägar villkoren i berörda hänseende, som bestämts i vederbörande koncessioner, äro strängare än de i denna paragraf upptagna;

21 §. De särskilda, af Konungen utfärdade förordningar rörande bana, rullande materiel och drift böra, i den mån samma förordningar utmärka, tillämpas äfven å gamla järnvägar;

22 § angående villkoren för rätt att öppna en järnväg för allmän trafik och att använda rullande materiel i sådan trafik äfvensom ansvaret för öfverträdelse af bestämmelserna. Motsvarande stadganden finnas för närvarande

meddelade i kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik och i kungl. kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel, hvilka båda kungörelser torde komma att upphäfvas genom koncessionslagen och genom den af kommittén föreslagna förordningen angående kontroll öfver enskild järnväg. Där å en vid lagens trädande i kraft under byggnad varande järnväg befordran af resande plägar förekomma, anser kommittén sådant böra omedelbart upphöra;

23 och 24 §§ angående kontroll öfver färdig bana, hvilka obetingadt torde böra gälla äfven gammal järnväg;

25 § angående påföljden af underlåtenhet att uppehålla trafiken i skälig utsträckning. Någon skyldighet uti ifrågavarande hänseende finnes i en hel del koncessioner icke upptagen, men har kommittén ansett en dylik fordran ändock kunna i lag uppställas för samtliga järnvägar. Ehuru, såsom förut påpekats, i nuvarande koncessionsresolutioner icke för det fall, att staten eller annan öfvertagit trafiken, är stadgad skyldighet för järnvägsägaren att vidkännas möjlig förlust å densamma, torde det vara tydligt, att en sådan skyldighet bör åligga honom;

26 § angående järnvägs försäljning å auktion, sedan koncession förverkats. Då af de fall för koncessions förverkande, som skola hafva järnvägens försäljning till följd, endast de i 24 och 25 §§ upptagna hafva tillämpning å gamla järnvägar, gäller gifvetvis 26 § för dylika järnvägar endast i fråga om dessa fall;

27 § angående vissa inskränkningar i rätten att bestämma antalet tåg å järnvägen m. m. För vissa af de gamla järnvägarna äro icke några som helst inskränkningar i detta hänseende föreskrifna, för andra äro inskränkningarna något större, i det hänsyn skall tagas till alla transporter för kronans räkning och ej blott sådana för rikets försvarsväsen. Kommittén har funnit likartade skyldigheter i detta hänseende lämpligen böra åläggas alla järnvägar;

28 § angående fastställande af taxa och trafikreglemente, och

29 § angående järnvägs skyldighet i fråga om samtrafik, hvilka öfverensstämma med hvad nu allmänt gäller;

30 § angående skyldighet att mottaga studerande officerare och mot nedsatt taxa befordra rikets försvarsväsen tillhörande personal m. m.;

31 § angående järnvägs skyldighet att vidtaga och bekosta ur militär synpunkt erforderliga anordningar. Då anordnande af nya mötesplatser för militärtåg å färdig järnväg kan vara förenadt med synnerligen omfattande arbeten och ty åtföljande kostnader och då, äfven om en järnväg ännu icke är anlagd, dylika anordningar kunna medföra icke oväsentliga rubbningar i de i planen fastställda profilförhållandena, har kommittén ansett järnvägar, hvarom nu är fråga, icke böra åläggas större ekonomisk uppoffring uti ifrågavarande hänseende än som följer af koncessionsvillkoren för vederbörande järnväg. Beträffande öfriga, i paragrafen särskildt uppräknade anordningar synes kommittén en liknande inskränkning icke vara erforderlig; och torde det af kommittén i detta hänseende för ifrågavarande järnvägar föreslagna tillägget erhålla sin förklaring af hvad kommittén i motiven till denna paragraf anfört beträffande nya järnvägar;

32 § angående skyldighet att ställa sig till efterrättelse bestämmelsen om hållande af tillräckligt förråd af kol eller annat bränsle torde, äfven om därom icke är vid koncessions beviljande förordnadt, böra gälla alla gamla järnvägar. Detsamma är förhållandet med 33 § angående rätt för staten att inom järnvägens område anlägga och begagna telegraf- och telefonledning, 34 § angående skyldighet att meddela uppgifter rörande bana, materiel och drift, 35 § angående kostnader för upprätthållande af ordning och anordnande af religionsvård bland arbetarna under järnvägs byggande samt angående fria resor för länsmän och polisuppsyningsmän, samt 44 § angående fastställande af namn å stationer, last- och hållplatser;

42 och 43 §§ angående tillägg till eller ändring i den af Konungen fastställda planen, sedan järnvägen är färdigbyggd. Någon anledning att i detta hänseende tillämpa andra grunder för gamla järnvägar än för nytillkomna torde icke finnas. Samma är förhållandet med 45 och 46 §§ angående nedläggande af driften å en järväg och återupptagande af ett nedlagdt järnvägsföretag;

47 § angående vitespåföljd torde böra kunna tillämpas i fråga om alla järnvägar likasom så gifvetvis bör

vara förhållandet med 49 § angående tillämpning af föreskrifven påföljd; och är slutligen 50 § om Riksdagens hörande, då fråga är om koncession å gränsbana, upptagen såsom tillämplig å gamla järnvägar; hvilket skett med tanke på en möjlig utsträckning af dylik järnväg såsom tillägg till den fastställda planen.

De paragrafer, hvilka däremot icke skulle gälla för järnvägar, å hvilka koncession meddelats före denna lags ikraftträdande, äro således, utom 7 och 10 §§, samt 11 § 1 stycket och 26 §, i den mån dessa lagrum icke förklarats skola äga tillämpning, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12 och 13 §§, 14 § 1 stycket, 18, 19, 20, 36, 37, 38, 39, 40, 41 och 48 §§.

Af dessa innehålla 5 och 6 §§ uteslutande formella bestämmelser rörande koncessionsärendets behandling (handlingar, som skola åtfölja koncessionsansökningen, sammanträde, som skall hållas med ortsinvånarne). Redan meddelad koncession bör gifvetvis gälla, äfven om densamma icke utverkats i den ordning koncessionslagen föreskrifver (2 §) eller beviljats annan än som enligt samma lag är behörig (3 §), eller medelats å annan spårvidd än lagen tillåter (4 §), eller åstadkommer intrång af synnerligen väsentlig beskaffenhet för annan järnväg (7 §).

Då för gamla järnvägar i vissa hänseenden andra villkor för rätten att trafikera desamma än de i denna lag bestämda fortfarande komma att blifva gällande, måste 8 § undantagas från tillämpning å gamla järnvägar.

Ersättning för intrång åt förut befintlig järnväg eller kanal, hvarom 10 § handlar, bör gifvetvis icke kunna åläggas en järnväg, hvarå koncession redan meddelats.

Anslutning af ny järnväg till förut befintlig, (11 § 1 stycket) skall bestämmas i samband med koncessions beviljande och är således utesluten från tillämpning å redan koncessionerade järnvägar, hvilket äfven är förhållandet med 13 §, som innehåller stadganden om bestämmande af klass, tåghastighet och hjultryck. Huru dessa förhållanden skola bestämmas för redan koncessionerade järnvägar, framgår af kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg; och grundar sig Konungens rätt att meddela föreskrifter därom på stadgandena i 1 och 21 §§ koncessionslagen, att de närmare bestämmelserna rörande järnvägarnas indelning i klasser och rörande de fordringar, som böra ställas å beskaffenheten af

bana och af rullande materiel samt å driftens anordning, skola meddelas af Konungen. 14 § 1 stycket angående fastställande af plan har samma karaktär som 11 § 1 stycket och 13 §.

Någon ändring i det bestämda depositionsbeloppet (12 §) torde icke böra ifrågakomma, likasom icke heller i de bestämmelser, som meddelats rörande tiderna för järnvägsarbetets påbörjande, bedrifvande och afslutande samt påföljden för försummelse i dessa hänseenden (18, 19 och 20 §§).

De villkor, under hvilka staten äger att inlösa enskild järnväg (36—41 §§), synas kommittén vara af den ingripande betydelse, att hvad därom är i hvarje särskildt fall stadgadt fortfarande bör äga bestånd.

Konungens rätt att meddela af särskilda förhållanden påkallade föreskrifter (48 §) är inskränkt till att utöfvas i sammanhang med koncessions beviljande.

Vid en jämförelse mellan de bestämmelser, som för närvarande i allmänhet pläga meddelas i koncessionsresolutioner, och de, hvilka upptagits i kommitténs förslag till koncessionslag, visar det sig, att åtskilliga af de förra icke återfinnas i förslaget. I den mån sådant icke förut skett, vill kommittén angifva dessa skiljaktigheter.

Till en början saknas föreskrifter i fråga om broars beskaffenhet, i hvilket hänseende bestämmelser äro upptagna i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg.

Bestämmelser angående kontrollerande ingenjör såsom den där skall utöfva närmaste tillsyn över byggnadsarbetet och om ersättning till denne för granskning af ritningar äro upptagna i kommitténs förslag till kontrollförordning.

Att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall förse de af Konungen fastställda ritningar med påskrift om fastställandet, synes kommittén vara en bestämmelse, som lämpligen har sin plats i instruktionen för nämnda styrelse.

Föreskriften, att kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna

järnvägar med däri sedermera vidtagna ändringar skall vara tillämplig på den koncessionerade järnvägen, är icke upptagen i kommitténs förslag af anledning att nämnda kungörelse, på sätt kommittén i samband med motiven till kommitténs förslag till kontrollförordning närmare utvecklat, torde i hithörande delar vara ersatt med af kommittén föreslagna bestämmelser och kungörelsen förty därutinnan böra upphäfvas.

Hvad angår föreskrifter, som afse vattenaflopp o. d., skulle sådana kunna synas hafva sin plats i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg; men har kommittén i motiven till 21 § i samma förslag angifvit orsaken, hvarför sådana föreskrifter icke i förslaget upptagits.

Konungen plägar för närvarande i sammanhang med koncessions meddelande förordna, att järnvägsanläggningen med därtill hörande telegraf- och telefoninrättningar skall åtnjuta samma skydd som enligt 19 kap. 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika, af staten utförda anläggningar. Då i 14 och 21 §§ i nämnda kapitel af strafflagen är stadgadt, att hvad i förstnämnda paragrafer är föreskrifvet rörande statens järnväg, telegraf- eller telefoninrättning m. fl. anläggningar må tillämpas å dylik, af enskilda personer, menigheter eller bolag inrättad anläggning, om Konungen förordnat, att sådan anläggning skall lika skydd som statens njuta, synes någon bestämmelse i berörda hänseende icke böra intagas i koncessionslagen. Visserligen skulle det lända till förenkling, om, i stället för ett förordnande hvarje gång af Konungen, skyddet i fråga förklarades skola utan vidare tillkomma enskilda anläggningar af ifrågavarande slag; men har kommittén ansett sig sakna anledning att i sådant syfte föreslå någon ändring i nu gällande stadganden i strafflagen.