

IV.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

TRAFIKFÖRVALTNINGSIDÉN

Statsmaktens förhållande till järnvägarna har i olika länder utvecklats sig i olika riktningar.

I en del länder, såsom England och Förenta Staterna, hava järnvägarna allt sedan de första tiderna varit i privat ägo. I Frankrike förekomma såväl stats- som privatbanor, i Tyskland huvudsakligen statsbanor o. s. v.

Redan från början lades i vårt land planen för järnvägarnas anläggning så, att staten skulle anlägga huvudlinjerna (stambanorna), under det att bilinjerna skulle lämnas åt det enskilda intresset.

Denna plan har i stort sett följts. Det enskilda intresset, i regel företrätt av landsting och kommuner, har med stor kraft arbetat för järnvägsnätets utvidgning, varvid staten i sin mån bidragit genom lämnandet av fördelaktiga lån. Kortare eller längre järnvägar hava sålunda blivit i landet utförda av mer än 200 bolag. I förhållande till landets stora ytvidd är järnvägsnätet visserligen bland de mindre i Europa, men i förhållande till folkmängden är det däremot det största.

En stor del av nämnda järnvägar hava sammanslagits eller övertagits av staten, men tillräckligt många återstå för att motivera den ofta förekommande diskussionen om sammanslagningar eller samskötsel i syfte att ernå besparingar i administrations- och driftskostnader och lättare samarbete såväl mellan de enskilda järnvägarna inbördes som mellan dessa och statens järnvägar.

I sistnämnda syfte har största delen av de enskilda järnvägarna genom sin sammanslutning, Svenska Järnvägsföreningen, sört för enhetlig behandling av vissa förekommande frågor.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

Samskötselidén har i åtskilliga fall kommit till tillämpning.

År 1906 finna vi sålunda samskötsel i en eller annan form genomförd vid följande bangrupper inom landet.

Stockholm—Västerås—Bergslagens, Sala—Tillberga, Norbergs, Klackbergs, Spånga—Lövsta och Enköping—Heby—Runhällens järnvägar;

Gäfle—Dala, Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnes järnvägar;

Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar;

Halmstad—Nässjö järnväg och Västra Centralbanan;

Oxelösund—Flen—Västmanlands, Frövi—Ludvika, Örebro—Köpings, Bånghammar—Klotens och Storå—Guldsmedshyttans järnvägar;

Uppsala—Gäfle och Gäfle—Ockelbo järnvägar;

Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads, Börringe—Östratorps, Gärsnäs—St. Olofs, Ystad—Brösarps och Ystad—Skivarps järnvägar;

Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar;

Malmö—Simrishamns, Malmö—Kontinentens, Malmö—Trälleborgs och Vellinge—Skanör—Falsterbo järnvägar;

Mora—Vänerns och Mora—Älvdalens järnvägar;

Östra Centralbanan och Åtvidaberg—Bjärka Säby järnväg;

Bergslagernas järnvägar och Lödöse—Lilla Edets järnväg;

Östra Skånes och Hör—Hörby järnvägar;

Krylbo—Norbergs och Kärrgruvan—Fors järnvägar;

Växjö—Alvesta, Växjö—Klavreström—Åsheda, Hönshylte—Kvarnamåla och Växjö—Tingsryds järnvägar;

Kalmar, Kalmar—Berga, Kalmar—Torsås och Nässjö—Sävsjöströms järnvägar;

Kristianstad—Hässleholms och Kristianstad—Åhus järnvägar;

Landskrona—Eslövs och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägar;

Lund—Trälleborgs, Landskrona—Kävlinge och Lund—Kävlinge järnvägar;

Södra Dalarnes och Siljans järnvägar;

Norsholm—Bersbo, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo, Hultsfred—Jenny och Vimmerby—Spångenäs järnvägar;

Örebro—Pålsboda och Pålsboda—Finspångs järnvägar;

Stockholm—Rimbo, Länna—Norrtälje, Rimbo—Sund, Södra Roslags kustbana, Uppsala—Länna järnvägar;

Nordmark—Klarälvens, Björndalsbron—Munkfors, Karlstad—Munkfors, Filipstad—Norra Bergslags och Skymnäs—Munkfors järnvägar;

Vetlanda—Målilla och Vetlanda—Sävsjö järnvägar;

Kinneulle—Lidköpings och Lidköping—Håkantorps järnvägar samt Mariestad—Kinneulle och Mariestad—Moholms järnvägar.

TRAFIKFÖRVALTNINGSIDÉN

Arten av samskötseln vid dessa järnvägsgrupper växlade ganska avsevärt.

Vid en del är det endast trafikchefen och event. en eller annan tjänsteman, som är gemensam. Andra hava gemensam förvaltning. På en del håll förekommer arrende, på andra icke. Vid en del har vardera banan sin materiell, vid andra trafikerar en av banorna en eller flera andra med sin materiell. I vissa fall förekommer att en av banorna äger aktiemajoritet i en eller flera av de övriga.

Man finner härav, att många olika sätt försökts för att minska förvaltnings- och driftskostnaderna. Där icke arrende förelegat, synes emellertid varje bana hava fått den vinst, som direkt utfallit på banan ifråga. I sådant fall kan den ledande icke vidtaga sådana åtgärder, som överflyttar vinst från en järnväg till en annan, även om därmed större vinst skulle erhållas för det hela.

Den bärande principen i sammanslutningarna G. S. G. (1909—1918) och G. D. G. (fr. o. m. 1919) är däremot, *att för det hela lämpliga anordningar skola kunna vidtagas utan att någon av de anslutna banorna därav blir ekonomiskt lidande, även om genom anordningarna dess trafik minskas.*

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—STOCKHOLM—GÄFLE (Tfv. G. S. G.)

Om, såsom av det föregående framgår, samskötselidén icke var främmande för landets järnvägsmän, ligger redan däri en förklaring till, att flere olika personer torde kunna anse sig verksamt hava bidragit till genomförandet av det hittills största samskötselföretaget vid landets enskilda järnvägar, Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle.

I styrelseprotokollen finner man en början till frågan första gången berörd den 12.10 1903, då häradshövding HOLM påpekade den stora fördel, bolaget skulle vinna genom att, sedan koncession å Ostkustbanan beviljats och frågan om Bergslagsbanans utsträckning från Falun över Kilafors till Härnösand därmed förfallit, förvärva Gäfle—Dala järnväg.

På våren 1907 framställde grosshandlaren WILLIAM OLSSON till järnvägens verkst. direktör förslag om åstadkommandet av sammanslutning i någon form mellan Bergslagsbanans och Gäfle—Dala järnvägar. Styrelsen uppdrog med anledning därav till herrar HOLM, OSSBAHR och verkst.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

direktören att underhandla i saken. Resultatet av underhandlingen, som från Gävle stads sida fördes av kamreraren B. HAGBERG, förelades styrelsen den 6 maj s. å. i form av förslag till grundbestämmelser för ett avtal, enligt vilket bolaget skulle på tjugu år, räknat från 1.1 1908 och därefter å kalenderår intill två år efter från någondera sidan skedd uppsägning, arrendera Gäfle—Dala Järnvägs A.-B:s linjer.

Något avtal på dessa grunder kom emellertid icke till stånd. Efter förfrågan från grosshandlare WILLIAM OLSSON förklarade sig styrelsen den 22.2 1908 visserligen villig upptaga förnyade underhandlingar men ville därvid icke anse sig bunden av de villkor, som vid de föregående förhandlingarna varit ifråga. Konsul C. A. KJELLBERG anmälde häremot sin reservation, emedan han ansåge det fördelaktigare att inköpa aktiemajoriteten i Gäfle—Dala järnväg än att arrendera banan, och att styrelsen därför icke bort uttala sig om ett eventuellt arrende.

Inköpet av aktiemajoriteten i Gäfle—Dala Järnvägs A.-B. blev också snart, ehuru efter ingående underhandlingar, verklighet, i det styrelsen den 3.4 1908 beslöt att med ett par mindre ändringar antaga bankdirektör LOUIS FRAENKELS anbud om försäljningen av c:a 24.100 aktier i G. D. J. till ett pris av 310 kr. pr aktie jämte 5 % ränta från och med den 31.3 1908, att likvideras med obligationer ur ett av Stockholms Handelsbank upplagt obligationslån (jämför "5 % obligationslånet av 1908"). Detta beslut blev av bolagsstämman den 4.5 s. å. godkänt.

Under tiden hade på förslag av verkst. direktören J. D. SIMONSSON underhandlingar inletts med styrelsen för Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag om gemensam trafikförvaltning.

Förslag till grundbestämmelser för en eventuell överenskommelse, utarbetade av verkst. direktören och dåvarande generaldirektören för statens järnvägar F. W. H. PEGELOW (f. verkst. direktör i S. W. B.), förelades styrelsen den 22.2 1908 och godkändes i huvudsak.

Den 16 nästföljande mars föredrogs ett reviderat utkast till grundbestämmelser, vilket föranledde ett gemensamt sammanträde påföljande dag mellan de båda bolagens styrelser. En del mindre ändringar överenskommas därvid, och den 24 mars beslöt styrelsen meddela Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag, att styrelsen, under förutsättning av bolagsstämmans samtycke, för sin del beslutat godkänna, att en överenskommelse med bemälda styrelse rörande gemensam trafikförvaltning skulle komma till stånd enligt de överenskomna grundbestämmelserna.

Den planerade förvaltningen kunde därmed anses vara ordnad.

Den 3 april beslöt emellertid styrelsen uttala sig för, att det preliminära avtalet med S. W. B. om gemensam förvaltning borde utsträckas att

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—STOCKHOLM—GÄFLE

omfatta även Gäfle—Dala Järnvägsaktiebolag, och erhöilo ordföranden och verkställande direktören uppdrag att därom underhandla.

Redan den 4 påföljande maj kunde de åter omarbetade grundbestämmelserna föreläggas bolagsstämman, som bemyndigade styrelsen att med de båda ifrågavarande bolagen träffa avtal om gemensam trafikförvaltning i huvudsaklig överensstämmelse med de nämnda bestämmelserna.

Sedan särskilda delegerade granskat den med ledning av grundbestämmelserna utarbetade överenskommelsen, blev denna den 21.12 1908 av styrelsen för bolagets del godkänd och underskriven.

Överenskommelsen var av följande lydelse:

ÖVERENSKOMMELSE

mellan Bergslagens Järnvägsaktiebolag (B. J.), Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag (S. V. B. J.) och Gäfle—Dala Järnvägsaktiebolag (G. D. J.) om gemensam trafikförvaltning av de järnvägar, som av de tre bolagen trafikeras.

I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt begagnande under *en* trafikförvaltning, benämnd "Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle" (Tfv. G. S. G.), åstadkomma förbättrade trafikordningar och mera rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, ledande till såväl höjning av inkomsterna som minskning av utgifterna, har mellan de tre bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning på nedannämnda villkor under en tid av fem år, räknad från och med den 1 januari 1909.

Överenskommelsen omfattar följande järnvägslinjer jämte till desamma ledande bispår:

Bergslagens järnvägar:

Göteborg—Falun	478 km.	
Daglösen—Filipstad	8 ..	
Alfhem—Lilla Edet	15 ..	501

Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar:

Stockholm—Tillberga—Köping och Tillberga—Ängelsberg	196 km.	
Ängelsberg—Vansbro	147 ..	
Tillberga—Sala	28 ..	
Ramnäs—Kolbäck	27 ..	

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

Enköping—Heby—Runhällen		49 km.	
Ängelsberg—Kärrgruvan		18 „	
Norberg—Klackberg		5 „	
Spånga—Riddersvik		6 „	476

Gäfle—Dala järnvägar:

Gäfle—Falun		92 km.	
Falun—Orsa, Mora Noret—Mora		104 „	
Mora—Älvdalen		41 „	
Falun—Björbo		70 „	
Gäfle—Fredriksskans		3 „	310
Summa kilometer			1.287

§ 1.

Mom. 1. Trafikförvaltningen, som i enlighet med denna överenskommelses bestämmelser äger å de särskilda bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll, handhaves av ett trafikutskott, bestående av två därtill befullmäktigade ledamöter med två suppleanter från var och en av de tre bolagens styrelser samt en verkställande direktör.

*Trafik-
förvaltning.*

Mom. 2. Trafikutskottet utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Mom. 3. Verkställande direktören, som skall vara bosatt i Stockholm, väljes, efter förslag av trafikutskottet, av de respektive bolagen i föreskriven ordning med ett års ömsesidig uppsägning. Till verkställande direktör för åren 1909—1911 är utsedd direktören J. D. SIMONSSON.

Mom. 4. Intilldess verkställande direktör blivit utsedd, så ock vid förfall för verkställande direktören förordnar trafikutskottet, huru med tjänstens handhavande skall förfaras.

§ 2.

Mom. 1. Trafikutskottet sammanträder vid påfordran av verkställande direktören eller någon annan dess ledamot på tid och ort, som av tjänstgörande ordföranden bestämmes. I ordförandens och vice ordförandens frånvaro föres ordet av därtill för tillfället vald ordförande. Ordinarie ledamot från ett bolag kan ersättas endast genom suppleant från samma bolag. Protokoll skall vid sammanträdet föras och,

*Trafikut-
skottets sam-
manträden.*

på sätt trafikutskottet närmare bestämmer, justeras senast inom åtta dagar efter sammanträdet. Avskrift av trafikutskottets protokoll skall omedelbart tillställas respektive bolags styrelser.

Mom. 2. Inom trafikutskottet äger varje ledamot en röst, dock att för besluts giltighet fordras att verkställande direktören samt en fullmäktig för vart och ett av de tre bolagen skola vara om beslutet ense. I frågor, som röra verkställande direktören eller hans tjänst, erfordras dock ej verkställande direktörens samtycke till beslutet.

Om sådan pluralitet, som här ovan nämnts, icke ernås, hänskjutes frågan till respektive bolags styrelser. I händelse styrelserna stanna i olika beslut, skall frågan, därest den icke rör ämnen, som omförmälas i § 1 eller § 5 mom. 4, hänskjutas till skiljemän i enlighet med bestämmelserna i § 20.

§ 3.

Mom. 1. För trafikutskottet skall av var och en av de ^{Trafikförvaltningens firma.} tre bolagens styrelser utfärdas fullmakt att å respektive bolags vägnar handhava förvaltningen av bolagens järnvägar i de fall och på sätt denna överenskommelse bestämmer.

Mom. 2. Skriftlig avhandling, som trafikutskottet ingår, må undertecknas med "Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle" av den eller dem bland trafikutskottets medlemmar, som utskottet därtill utsett.

§ 4.

Mom. 1. I den gemensamma trafikförvaltningen skola an- <sup>Trafikförvaltningens förfo-
gande över
personal och
egendom.</sup> ses ingå järnvägarna i befintligt skick med personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna respektive bolag tillhöriga hotellbyggnader inom järnvägarnas område, ävensom sådana anordningar, vilka för trafikens höjande å respektive banor redan finnas föranstaltade, rullande materiell, inventarier och materialier.

Mom. 2. Vidkommande personalen skall gälla, att envar bibehålles i tjänst i enlighet med de mellan respektive bolag och deras personal gällande avtal, likväl med rättighet för trafikutskottet att, såvida icke avtalen däremot lägga hinder, förflytta personal till vilken tjänstgöringsplats som helst vid järnvägarna. Vid denna överenskommelses slut skall emel-

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

lertid den personal, som tillhört respektive bolag före sammanlutningen, fortfarande tillhöra samma bolag, oavsett vid vilken järnväg densamma då tjänstgör.

Mom. 3. Så snart ske kan efter 1909 års ingång, skall vid denna överenskommelse fogas förteckning över järnvägarna med bolagen tillhörande egendomar och jorodområden, rullande materiell, inventarier och materialier med angivande av anskaffningskostnaden, varefter respektive bolag i räkenskaperna gottgöras för materialierna efter ursprunglig kostnad.

§ 5.

Mom. 1. Alla inkomster — likväl med undantag av varje bolags egna räntor och inflytande aktieutdelningar — uppbäras av trafikutskottet, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll ävensom för sådana förändringar av bana med byggnader och anläggningar samt rullande materiell, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet.

Inkomster, utgifter och nettobehållning.

Mom. 2. Uppkommande nettobehållning fördelas efter förhållandet mellan nettointkomsterna på samtliga ifrågavarande banor för åren 1904—1907 sålunda, att under femårsperioden 1909—1913 erhåller B. J. 51,0 procent, S. V. B. J. 25,2 procent och G. D. J. 23,8 procent.

Mom. 3. Skulle under avtalstiden arrendet för någon i denna överenskommelse ingående järnvägslinje upphöra eller ock ny järnvägslinje tillkomma till den gemensamma förvaltningen eller ansluta sig till därtill hörande bana, skall särskilt avtal angående eventuell förändring av nettointkomstens fördelning träffas mellan bolagens styrelser.

Mom. 4. I händelse under avtalstiden försäljning till statsverket av någon av de i denna överenskommelse berörda järnvägar skulle komma till stånd, skall genom nytt avtal bestämmas, om avveckling skall ske i den ordning § 19 stadgar eller om ny fördelning av nettointkomsten skall företagas. Därest enighet mellan respektive styrelser icke kan därvid uppnås, skall avveckling äga rum.

§ 6.

Därest under avtalstiden omständigheter skulle tillkomma, vilka väsentligen förändra driftkostnaden för någon av banorna, däri även inbegripen eventuell ökning i nu utgående

Väsentliga förändringar i driftkostnaden.

omkostnader för Stockholms centralstation och norra station, skall vederbörlig ändring av nettoinkomstens fördelning ske.

§ 7.

Till trafikutskottet inflytande medel skola, i den mån de icke omedelbart erfordras för täckande av utgifter, genast insättas i bank och endast i mån av behov därifrån uttagas.

Insättning av inflytande medel.

§ 8.

I avräkning å nettobehållningen för året skall trafikutskottet i medlet av varannan månad till respektive bolags kassor inleverera influtna belopp i den mån de äro disponibla. Slutavräkning för året skall vara verkställd före den 20 februari nästföljande år.

Nettobehållningens översändande.

§ 9.

Mom. 1. Erforderliga nyanläggningar och nyanskaffningar, däri jämväl inbegripna utvidgningar och förbättringar, som anses öka banornas kapitalvärden, ävensom anskaffande av grustag och inventarier, erforderliga för någon banas särskilda behov, skola efter förslag av trafikutskottet beslutas och bekostas av vederbörande bolag.

Nyanläggning och nyanskaffning.

Mom. 2. När rullande materiell anses vara uttjänt och böra slopas, skall av trafikutskottet meddelande därom lämnas vederbörande bolag, som i mån av behov ersätter den materiell, som sålunda slopas.

Mom. 3. Beträffande nyanskaffning av rullande materiell skola på förslag av trafikutskottet lokomotiv och personvagnar anskaffas av det bolag, å vars banor sådan materiell förstärkning visat sig erforderlig, och godsvagnar anskaffas av varje bolag i förhållande till ökningen i antal godsvagnaxelkilometer å dess banor, detta dock först sedan nu beräknad brist av 135 godsvagnar av vanliga typer vid behov fyllts i proportion 59 av B. J., 50 av S. V. B. J. och 26 av G. D. J.

Mom. 4. Underlåter styrelse att verkställa nyanskaffning eller nyanläggning, som i denna paragraf avses och av trafikutskottet föreslagits, skall frågan hänskjutas till skiljemäns avgörande enligt § 20.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

§ 10.

Utom de i § 9 omnämnda utgifter skall varje bolag för sig vidkännas egna omkostnader, såsom räntor, bidrag till pensionsinrättningar och understöd, kostnader för styrelse och revision, skatter, brandskada, olycksfallsersättningar och dylikt. Dock skola bidrag till respektive pensionskassor för personal, som får sin verksamhet anvisad direkt vid de gemensamma kontrollkontoren och statistiska kontoren, varom i § 11 här nedan förmäles, eller vid de kontor, som dessutom för den gemensamma förvaltningen kunna komma att anordnas, utgå av de gemensamma inkomsterna. I fråga om pensionsavgifter för den personal, som får sin verksamhet förlagd vid annat i denna överenskommelse deltagande bolags järnvägsförvaltning än det bolags, vid vilken densamma är anställd, skola pensionsavgifterna betalas av förstnämnda bolag.

§ 11.

De nu vid de olika järnvägarna befintliga administrativa byråerna bibehållas med undantag av kontrollkontoren och statistiska kontoren, vilka sammanföres till gemensamma kontor för de samverkande järnvägarna och förläggas i Göteborg. Arbetsordning för de administrativa byråerna skall utfärdas av trafikutskottet.

§ 12.

I fråga om antagning, befordran och entledigande av personal eller förflyttning av sådan från en av de i överenskommelsen ingående banorna till en annan, så ock beträffande personalens lönevillkor uppgöres förslag av trafikutskottet, varefter frågan hänskjutes till bolagens styrelser.

§ 13.

Mom. 1. Förslag till taxa för transporter å respektive järnvägar skall inom av Kungl. Maj:t föreskriven tid upprättas av respektive bolags styrelser och, sedan förslaget blivit granskat av trafikutskottet, underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Mom. 2. Nedsättningar i de av Kungl. Maj:t fastställda taxor må av trafikutskottet göras.

§ 14.

Under den tid denna överenskommelse gäller må intet av bolagen i andra fall än i § 5 mom. 3 och 4 bestämmas utan trafikutskottets särskilda medgivande avhända sig något, som kan anses vara av väsentligt behov för trafiken och dess utveckling. *Förbud mot avhållande av egendom.*

§ 15.

Alla transporter, avsedda för någon banas eget behov, verk-*Transporter för egna behov* ställas fraktfritt.

§ 16.

Mom. 1. Trafikutskottets räkenskaper skola årligen för kalenderår sammanföras i fullständigt bokslut, som skall vara verkställt senast den 1 mars påföljande år. *Räkenskaper och rapporter.*

Mom. 2. Trafikutskottet åligger att månatligen tillställa respektive bolags styrelser dels trafikrapporter samt dels boksluts- och kassarapporter.

§ 17.

Revision av trafikutskottets förvaltning och räkenskaper sker genom de respektive bolagens revisorer. *Revision.*

§ 18.

Arvodet till verkställande direktören skall utgå av de gemensamma inkomsterna till belopp, som trafikutskottet bestämmer. *Verkställande direktörens arvode.*

§ 19.

När överenskommelsen upphör, skola då befintliga materialier av bolagen övertagas efter avtal, som därvid träffas. Avräkning och likvidation skall då ske, varvid till grund läggas de förteckningar, som omförmälas i § 4 mom. 3. Avvecklingen, som ombestyras av trafikutskottet, skall vara avslutad senast ett år efter det överenskommelsen för övrigt upphört. *Avveckling.*

§ 20.

Mom. 1. Därest enighet mellan bolagen icke skulle ernås i frågor, som blivit hänskjutna till de respektive bolagens styrelser, eller eljest tvist på grund av denna överenskommelse — även under avvecklingstiden — skulle uppstå, får tvistefrågan icke dragas inför domstol, utan skall avgöras *Skiljemän.*

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

av tre skiljemän, nämligen: f. d. Överdirektören AXEL RUDOLF CORIN, Översten FREDRIK WILHELM HANSEN och f. d. Justitierådet JOHANNES HELLNER.

Mom. 2. Till suppleanter för skiljemännen äro utsedda: Distriktschefen Majoren FREDRIK ENBLOM, Majoren CARL WILHELM JUNG och vice Häradshövdingen ADOLF HJALMAR VON SYDOW, vilka anses som suppleanter: JUNG för CORIN, ENBLOM för HANSEN och VON SYDOW för HELLNER samt förty vid förfall för ordinarie skiljeman i första hand inkallas i överensstämmelse härmed.

Mom. 3. Möter hinder för så många av skiljemännen och deras suppleanter, att sammanlagda antalet icke uppgår till tre, utser Svenska Järnvägsföreningens styrelse den eller de skiljemän, som erfordras.

Mom. 4. Vid skiljemännens sammanträden äger varje bolag närvara och utföra sin talan.

Stockholm den 19 november 1908.

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGS-AKTIEBOLAG.

Aug. Wijkander.

G. B. A. Holm.

Gust. Lagerbring.

Emil Fischer.

A. E. Seaton.

Richard Ossbahr.

Carl Aug. Kjellberg.

Justus A. Waller.

för STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS NYA JÄRNVÄGS AKTIEBOLAG.

Rich. Akerman.

Richard Ossbahr.

Abel Bergman.

Matths Falk.

John Karlsson.

Carl Schnell.

Carl Taube.

GÄFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

C. W. Berggren.

Aug. Wijkander.

G. B. A. Holm.

Oscar Flensburg.

J. D. Simonsson.

Såsom av överenskommelsen framgår, hade de intresserade bolagen till Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle (Tfv. G. S. G.) för 5 år, räknat från 1.1 1909 överlåtit trafikeringen av järnvägarna mot erhållandet var för sig av viss procent av driftöverskottet.

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—STOCKHOLM—GÄFLE

Fördelningsprocenten var för hela perioden bestämd till

för B. J.	51	%
„ S. W. B.	25,2	% och
„ G. D. J.	23,8	% .

Till grund för denna fördelning lågo av särskilda kommitterade gjorda beräkningar med ledning av trafikresultatet vid järnvägarna ifråga under åren 1904—07.

Lämpliga omläggningar av trafiken kunde sålunda göras i avsikt att erhålla sammanlagt större netto än förut.

Egendomligt är, att en till synes i princip så riktig grund för en överenskommelse skulle med tiden visa sig vara bidragande orsak till förvaltningens upphörande.

Den under första samarbetsåret inträffade storstrejken inom industrien invercade högst olika på de olika banornas trafik. Det visade sig, att G. D. J. trafik led mest, och att av det å S. W. B. intjänade överskottet en avsevärd summa gick till G. D. J.

Intjänat överskott år 1909 och dess fördelning framgår av följande tabell:

	Intjänat överskott	Fördelning	Differens	
			till godo	att avstå
B. J.	2.910.040,25	2.904.512,34		5.527,91
S. W. B.	1.657.778,71	1.435.170,80		222.607,91
G. D. J.	1.127.303,28	1.355.439,10	228.135,82	
S:a	5.695.122,24	5.695.122,24	228.135,82	228.135,82

Redan från början väcktes härigenom hos S. W. B. aktieägare misstro beträffande rättvisan i fördelningsgrunden.

Under de följande åren utjämnades i viss mån trafikresultaten, så att efter de fyra första årens samarbete B. J. avstått 99.776 kr. och S. W. B. 117.632 samt att G. D. J. sålunda erhållit 217.408 kr. utöver å banan intjänat belopp. För de initierade var detta resultat ganska naturligt, emedan just sådana trafikanordningar träffats, som skulle öka trafiken vid S. W. B. och minska den vid G. D. J. — givetvis till fördel för det hela på grund av därigenom åstadkommen större transportlängd inom förvaltningen för personer och gods.

Överenskommelse om förnyandet av avtalet för ytterligare fem år från 1914 räknat träffades den 27.5 1913 i enlighet med resp. bolagsstämmors beslut med bibehållande av förutvarande procentiska fördelning av överskottet.

På hösten samma år uppstod fråga om Södra Dalarnes Järnvägsaktie-

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

bolags anslutning till trafikförvaltningen. Intressenterna i S. W. B. hävdade då, att S. W. B. fördelningsprocent var för låg och ansågo, att B. J. och G. D. J. borde avstå av sina procent till den nye förbundsbrodern.

Ehuru B. J. styrelse icke kände sig övertygad om bärigheten av de skäl, som anförts för att S. W. B. skulle bibehållas vid dittills erhållen procent, beslöt styrelsen dock vid sammanträde den 8.11 1913 att hän-skjuta saken till extra bolagsstämma. Stämman beslöt (8.12 1913) att bifalla S. D. J. anslutning till förvaltningen med godkännande av de föreslagna grunderna för överskottets fördelning. På grund av att den under byggnad varande linjen Knippboheden—Rättvik skulle komma att öppnas för trafik i slutet av år 1914, skulle S. D. J. procent fr. o. m. följande år ändras och fördelningen bliva:

	1914	1915—1918
B. J.	47,86 %	47,69 %
S. W. B.	25,2 %	25,2 %
G. D. J.	22,34 %	22,20 %
S. D. J.	4,6 %	4,85 %.

Det är möjligt, att den eftergift, som genom godkännandet av denna fördelning gjordes gentemot S. W. B., på en del håll uppfattades som stöd för påståendena, att S. W. B. hade för låg vinstandel.

I syfte att söka skaffa S. W. B. större fördel av sammanslutningen, förvärvade en grupp intressenter sig på våren 1916 aktiemajoritet i bolaget, avsatte vid bolagsstämman den 3 maj den gamla och valde en ny styrelse.

Därmed var i själva verket Trafikförvaltningen G. S. G:s öde be-seglat. Visserligen föregavs det, att meningen med omläggningen var att "Stockholmsintresset" skulle bliva bättre tillgodosett. Men då Bergs-lagsbanan och Gäfle—Dala järnväg erbjödo sig tillhandahålla sina aktier i S. W. B. till något konsortium med *Stockholms stad* såsom bestäm-mande, visade sig "Stockholmsintresset" särdeles ovilligt och erbjöd t. o. m. aktiemajoriteten till "Göteborgsintresset", som dock avhörde er-bjudandet.

Inför sådana förhållanden måste Bergslagsbanans styrelse ställa sig ganska tveksam beträffande möjligheten att fortsätta samarbetet. Vid sammanträde den 7.8 1916 framhöll styrelsens ordförande på förekom-men anledning vikten av att styrelsen så tidigt som möjligt erhöile kän-nedom om, huruvida S. W. B. bolag vore villigt att på lång tid förlänga avtalet om G. S. G. efter 1918, och uppdrogs åt verkst. direktören att söka härom skaffa upplysning. För att markera sin ställning beslöt B. J.

bolagsstämma redan den 7.5 1917 att bemyndiga styrelsen överenskomma om förlängning av avtalet om G. S. G. *på 10 år från 1.1 1919.*

Vid styrelsesammanträde den 4.6 1917 meddelades, att S. W. B. Nya Järnvägs A.-B. uppsagt avtalet att upphöra den 31.12 1918.

Avvecklingen av förvaltningen vållade vissa svårigheter, och styrelsen beslöt den 26.1 1920 att påkalla skiljedom, men enighet i frågan uppnåddes ungefär samtidigt, så att avvecklingen den 2.2 1920 anmälades avslutad.

En uträkning visar, att S. W. B. under de 10 samtrafiksåren uppburit det å järnvägen intjänade beloppet så när som på kr. 61.910,12, vilket belopp endast utgör 0,25 % av hela beloppet. I förhållande till S. W. B. andel av den ökade vinst, som genom förvaltningens åtgärder åstadkoms, är denna summa obetydlig och visar, ehuru indirekt, att S. W. B. genom förvaltningen haft avsevärd fördel, vilket närmare belyses nedan.

Trafikförvaltningen G. S. G:s sönderfallande kan lätt förleda till tanken, att den grund, varpå samarbetet byggts, icke varit den riktiga. Man måste därvid emellertid hålla i minne, att en stor del av förvaltningens verksamhet inföll under en tid, då på grund av kriget förhållandena icke minst vid våra järnvägar blevo omkastade på ett sätt, som icke kunnat förutses. De anordningar, trafikförvaltningen träffade, voro emellertid av sådan art, att de lände till det helas fördel.

Av inledningen till överenskommelsen framgår, att kontrahenterna väntade sig fördelar av järnvägarnas sammanförande under en förvaltning genom *"förbättrade trafikordningar och mera rationell trafikskötsel"*.

Tages begreppet "rationell trafikskötsel" i sin vidaste betydelse, torde samtliga träffade anordningar kunna därunder inbegripas.

En del av dessa synas i första hand icke hava så stor ekonomisk betydelse för ett företag av den omfattning som G. S. G. men verka indirekt till företagets fördel.

Så var t. ex. fallet med anordningen, att verkst. direktören skulle vara verkst. direktör även vid de anslutna banorna. Detsamma torde kunna sägas om en del sammanslagningar av befälsposter, närmare angivet bestående däri, att maskindirektören vid B. J. under åren 1910—13 även förestod maskinavdelningen vid G. D. J., att bandirektören vid B. J. förestod även banavdelningarna vid S. W. B. under åren 1913—18 och vid S. D. J. under åren 1914—18 samt att trafikdirektören vid B. J. under åren 1914—18 även förestod trafikavdelningarna vid G. D. J. och S. D. J.

Inom själva administrationen kunde besparingar i övrigt icke i större

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

grad genomföras på grund av överenskommelsens rel. korta giltighetstid och den omständigheten, att bolagens ställning i förhållande till myndigheter m. m. krävde särskild bokföring och statistik för vardera bolaget.

Kontrollkontoren sammanslogos emellertid till *ett* liksom även de statistiska kontoren, som förlades till Göteborg, och godsvagnsfördelningen för hela förvaltningen anförtroddess åt trafikinspektören i Filipstad.

Bland de anordningar, som tidigt kommo på tal, var frågan om gemensamma uppköp en av de viktigare.

I allmänhet gäller, att ju större köpet är, dess billigare är priset. Men därmed är icke sagt, att det skulle i förevarande fall varit lämpligt att sammanslå all uppköpsverksamhet till en plats eller byrå.

Med den stora utsträckning, trafikförvaltningen hade, måste man vid beräkning för priset för en vara även taga transportkostnaden för varan å förvaltningens linjer med i räkningen. Jämfört med billigaste pris från lager på viss ort kan alltså ett högre pris för varan i närheten av användningsplatsen vara motiverat.

Inom förvaltningen förlades därför i första hand endast koluppköpen centralt, nämligen till trafikutskottet, som sedermera även verkställde uppköpen av räls, oljor (under krigstiden) och en eller annan större artikel.

Beträffande övriga varor ordnades samarbete mellan de uppköpande på sådant sätt, att förrådsförvaltarna i Ämål, Västerås och Gävle till överenskommen tid infordrade anbud å vissa större artiklar, vilka anbud i närvaro av maskinbefälet gemensamt granskades. Det visade sig då, att det i regel var förmånligast att för ifrågakommande kvantiteter göra uppköpen för vardera banan för sig. Men i vissa fall, såsom då en av banorna förbrukade rel. stor kvantitet av en vara och därför kunde betinga sig lägre pris, eller då fabrikationen av en vara var förlagd till en plats vid en av banorna, visade det sig, att sammanslagning i ett köp för alla förråden kunde vara det fördelaktigaste. Ett gott utbyte av "förrådsmötena" erhöles genom kvalité- och prisjämförelserna, varvid fördelen av att använda en högre eller lägre kvalitet även diskuterades.

Under krigstiden befanns det olämpligt att fortsätta med förrådsmötenas hållande. Det gick i regel ej längre att köpa varor för leverans på viss tid, utan vad som fanns måste mottagas genast, och det gällde, så länge man var övertygad om fortsatt stegring av prisen, att handla raskt.

Då S. W. B. intressenter år 1917 hade att besluta sig för fortsättning eller upphörande av trafikförvaltningen G. S. G., överlämnades till dem en av vice verkst. direktören vid förvaltningen ALBERT KAMPH utarbetad



Fig. 1. Förrådsmöte.

promemoria, vari med ledning av de under 8 års samarbete vunna erfarenheterna fördelarna av sammanslutningen klarlades. Då det gäller att erinra om de trafikanordningar till gemensamt bästa, som förvaltningen genomförde, torde detta enklast kunna ske genom följande citat ur denna promemoria:

"De fördelar av sammanslutningen, som redan från början lågo påtagliga, voro ett bättre utnyttjande av bolagens rullande materiell, upphörandet av osund konkurrens bolagen emellan samt en strävan att så dirigera såväl person- som godstrafiken, att den lämnade ett bättre ekonomiskt utbyte.

Före sammanslutningen tillämpades banorna emellan den mellan svenska normalspåriga järnvägar gällande vagnsamtrafiksöverenskommelsen, enligt vilken annan bana tillhörig godsvagn måste återsändas tom, därest returlast icke finnes. Det bör för var och en, även om han icke är trafikman, ligga i öppen dag, att godsvagnarna kunna utnyttjas på ett helt annat och bättre sätt, därest järnvägarna erhålla en fullt fri användningsrätt, d. v. s. rätt att lasta vagnarna till vilken station som helst vare sig inom egen bana eller till annan bredspårig bana. Även om vid den fria användningsrätten en något så när rättvis fördelning av vagnar banorna emellan äger rum, kan det visserligen icke hindras, att den ena banan gynnas framför den andra, detta för undvikande i gör-

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

ligaste måtto av tomvagnstransporter. Ehuru ett sådant gynnande av någon eller några linjer har till följd, att dessa utvisa ett bättre trafikresultat och större driftöverskott, saknar detta förhållande likväl all betydelse, så länge varje bana i allt fall erhåller sin förut bestämda andel av den gemensamma behållningen. Förutsättningen för en gemensam vagnpark med fri användningsrätt är således, att banornas driftöverskott är gemensamt och att detta fördelas efter vissa på förhand fastställda procenttal, som icke influeras av det förhållandet, att i och för en rationell drift vissa bandelar beredas tillfälle att i högre grad än andra tillgodogöra sig den gemensamma vagnparken. Vid sammanslutningens början den 1 januari 1909 ägde de tre sammanförda järnvägarna av godsvagnar, B. J. 1.759 st., S. W. B. 1.134 st. och G. D. J. 1.609 st., eller uttryckt i procent B. J. 39 %, S. W. B. 25 % och G. D. J. 36 %.

I förhållande till banornas godstrafik ägde G. D. J. den största vagnparken, som helt och hållet utnyttjades under seglationstiden maj—december, då den stora export- och importtrafiken pågick över Gävle, under det att banan hade ett relativt stort vagnöverskott övriga månader. Detta överskott kom de båda andra banorna till godo under en period av året, då deras vagnbehov i allmänhet var störst. Huru stor vinst, som kan anses ligga i ett bättre tillgodogörande av banornas godsvagnar är svårt att utvisa, men säkert är, att den för de gångna åren kan räknas i millioner.”

Sedan dessa förhållanden närmare utvecklats heter det vidare:

”Man torde utan vidare kunna säga, att erfarenheten under de gångna åren givit vid handen, det B. J. och S. W. B. i förhållande till vagnbehovet fått disponera vagnarna i större utsträckning än G. D. J., och särskilt är detta fallet vad S. W. B. vidkommer under år 1916. För att erhålla en uppfattning om, huru de olika järnvägarna under januari månad 1917 lämnats möjlighet att utnyttja den gemensamma vagnparken, har vagnräkning ägt rum vid Trafikförvaltningens stationer den 16 och 27 januari, godtyckligt valda dagar. Samtliga inom Trafikförvaltningen befintliga godsvagnar, egna och främmande, lastade och tomma, å stationer eller i tåg befintliga, hava upptagits.”

Av den därefter intagna tablån över vagnräkningen framgick, att å ifrågavarande dagar endast c:a 17 % av den gemensamma vagnparken befunno sig inom G. D. J., som dock var ägare till c:a 31 %, under det att B. J. och S. W. B. förfogat över en betydligt större procent än ägandeskapet skulle motiverat eller resp. c:a 49 och 30 % mot ägda c:a 40 resp. 24 %.

I det hela torde det kunna sägas, att det bättre utnyttjandet av gods-

vagnsparken utgjorde en av de större fördelarna av den gemensamma förvaltningen.

Beträffande utnyttjandet av personvagnarna medförde trafikförvaltningens tillkomst inga större förändringar, i det redan förut överenskommande fanns mellan B. J. och S. W. B. om genomgående vagnar å linjen Göteborg—Ludvika—Stockholm. I samband med en del omläggningar av tåglägenheterna ordnades dock till de resandes bekvämlighet flere genomgångsvagnar, nämligen å linjerna Kil—Ludvika—Stockholm och Stockholm—Ludvika—Falun—Orsa.

Bland de verksammare medlen att förbättra trafikresultatet måste, såsom förut framhållits, räknas trafikens ledande så, att personer och gods transporteras största möjliga banlängd *inom* förvaltningens järnvägsnät. Om i detta syfte träffade åtgärder meddelas i promemorian följande:

”En av de första åtgärderna i syfte att öka järnvägarnas gemensamma behållning bestod i att leda persontrafiken mellan det inre Dalarne och Stockholm, som förut gått över Gävle, att gå över Falun—Ludvika. För genomförande härav insattes nya persontåg mellan Orsa och Falun i direkt anslutning till snälltågen å B. J. och med genomgående personvagnar till och från Stockholm. Den persontrafik, som förut gått över G. D. J. linje Falun—Gävle, överfördes härigenom i stor utsträckning till B. J. linje Falun—Ludvika och S. W. B. linje Ludvika—Stockholm. Denna trafikanordning hade givetvis till omedelbar följd ökade driftskostnader och minskade trafikinkomster för G. D. J. men enbart ökade trafikinkomster för B. J. och i all synnerhet för S. W. B. Det var ingalunda med någon entusiasm, som G. D. J. representanter inom trafikutskottet lämnade sitt medgivande till den ifrågavarande omläggningen av persontrafiken. Tvärtom uttalades rätt stora betänkligheter häremot. Det låg, menade man, nära till hands att befara, att de andra bolagen, som sålunda på G. D. J. bekostnad komme att utvisa ett bättre driftsresultat, kunde söka utnyttja denna omständighet för ett yrkande på ändrade grunder för fördelning av den på driften uppstående behållningen. Häremot gjordes från verkställande direktören den invändningen, att man helt visst icke hade att befara något försök i sådan riktning från de skilda bolagens styrelser, som utan allt tvivel skulle såväl inse det för samtliga bolag fördelaktiga uti trafikomläggningar av dylik art som ock hos respektive bolags aktieägare undanröjda varje missförstånd, som på grund därav eventuellt kunde uppstå. Syftet med sammanslagningen av järnvägarna vore ju att söka ernå ett samfällt bättre driftsresultat, som således skulle komma alla tillgodo. Men härför krävdes med nödvändighet, att man i fråga om trafikanordningar betraktade

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

järnvägarna såsom om de vore en enda bana. I motsatt fall skulle syftet med sammanslagningen till väsentlig grad vara förfelat."

Ovan har framhållits fördelarna av gemensamt utnyttjande av vagnparken. Det torde böra nämnas, att besparingar — ehuru, jämfört med övriga, relativt obetydliga — även erhöles genom ett bättre utnyttjande av lokomotiven. Särskilt gällde detta beträffande linjerna omkring Falun, där det ofta ordnades så, att lokomotiv från ena banan fortsatte in på den andra. Såsom exempel kan anföras, att lokomotiv i persontåg från Kil till Falun fick samma dag fortsätta till Orsa och följande dag återgå till Kil, att lokomotiv i godståg från Orsa till Falun fick fortsätta till Ludvika o. s. v. Som kuriositet kan nämnas, att det under en tidtabellsperiod befanns lämpligt att låta *B. J.* lokomotiv med *G. D. J.* personal föra tåg på *S. W. B.* (linjen Björbo—Vansbro).

*

Vid förlängningen 1913 av överenskommelsen om gemensam trafikerings gjordes, utom vad som erfordrades på grund av *S. D. J.* anslutning, ingen ändring i överenskommelsens avfattning. Det antyddes dock, att vissa ändringar kunnat göras, då det heter: "börande beträffande tillämpningen av de särskilda bestämmelserna i överenskommelsen följas samma principer som hittills".

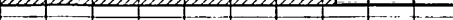
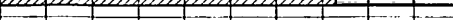
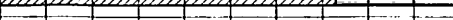
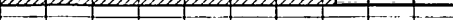
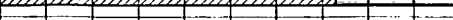
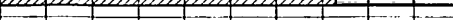
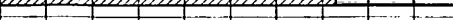
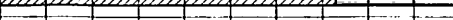
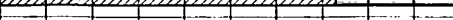
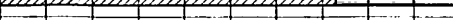
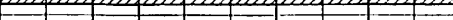
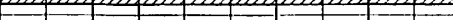
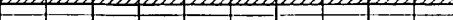
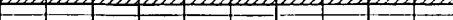
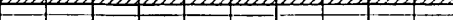
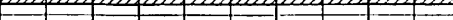
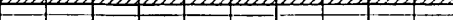
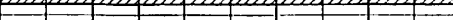
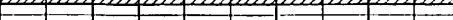
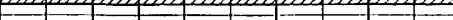
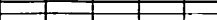
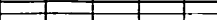
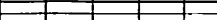
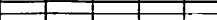
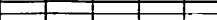
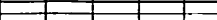
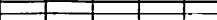
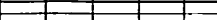
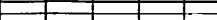
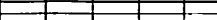
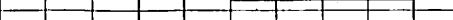
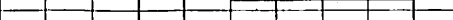
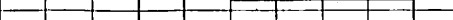
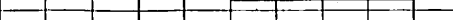
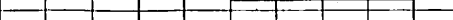
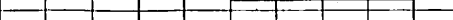
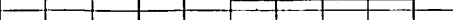
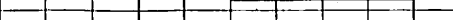
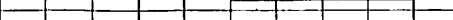
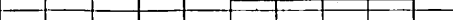
Denna passus syftar bl. a. på det redan 1910 av trafikutskottet och bolagen fattade beslutet, att kapitalutlägg för nyanskaffning av godsvagnar för den gemensamma driften skulle av bolagen gemensamt förräntas på sådant sätt, att trafikförvaltningen till vederbörande bolag å kapitalutlägget erlade en ränta med 7 %, varav 2 % ansågos utgöra amortering. Härigenom vanns, att nyanskaffningen kunde verkställas av det bolag, som vid vagnbehov inom förvaltningen hade bästa penningtillgången.

*

Trafikförvaltningen *G. S. G.* omfattade från början de i ovan införda överenskommelse angivna linjer, omfattande exkl. linjen Gäfle—Fredrikskans en sammanlagd trafikerad banlängd av 1,284 km.

1912 tillkom den av *B. J.* byggda 10 km långa linjen Rämshyttan—Idkerberget, 1913 41 km av den av *B. J.* arrenderade under byggnad varande Kil—Fryksdalens järnväg (*K. F. J.*), 1914 ytterligare 36 km av samma järnväg samt Södra Dalarnes järnväg med vid årets början 104 km och från 22 december linjen Knippboheden—Rättvik med 30 km, 1915 sista delen av *K. F. J.* med 5 km samt de av *G. S. G.* arrenderade

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—STOCKHOLM—GÄFLE

Verkst. Direktör 		Ordförande 									
v. Ordförande 		Ledamot 									
Suppl. 		1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
J. D. SIMONSSON											
B. J.	AUG. WIJKANDER										
	G. B. A. HOLM										
	CARL AUG. KJELLBERG										
	PETER LAMBERG										
	ARTHUR SEATON										
	JUSTUS A. WALLER										
	GUSTAF BOMAN										
	AXEL CARLANDER										
											
S. W. B.	R. OSSBAHR										
	A. BERGMAN										
	C. SCHNELL										
	J. KARLSSON										
	O. M. STRÖMBERG										
	E. MARTIN										
	K. HILDEBRAND										
	F. FSON WREDE										
	H. S. TAMM										
	E. M. CASSEL										
	ARON ANDERSSON										
	OLOF A. SÖDERBERG										
	M. SERRANDER										
G. D. J.	C. W. BERGGREN										
	O. FLENSBURG										
	PETER LAMBERG										
	E. ENGWALL										
	GUSTAF BOMAN										
	AXEL CARLANDER										
S. D. J.	L. L. LIBERG										
	E. DAHL										
	A. FISCHER										
	A. THORELL										

Diagr. 4. Tfv. G. S. G. trafikutskott.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

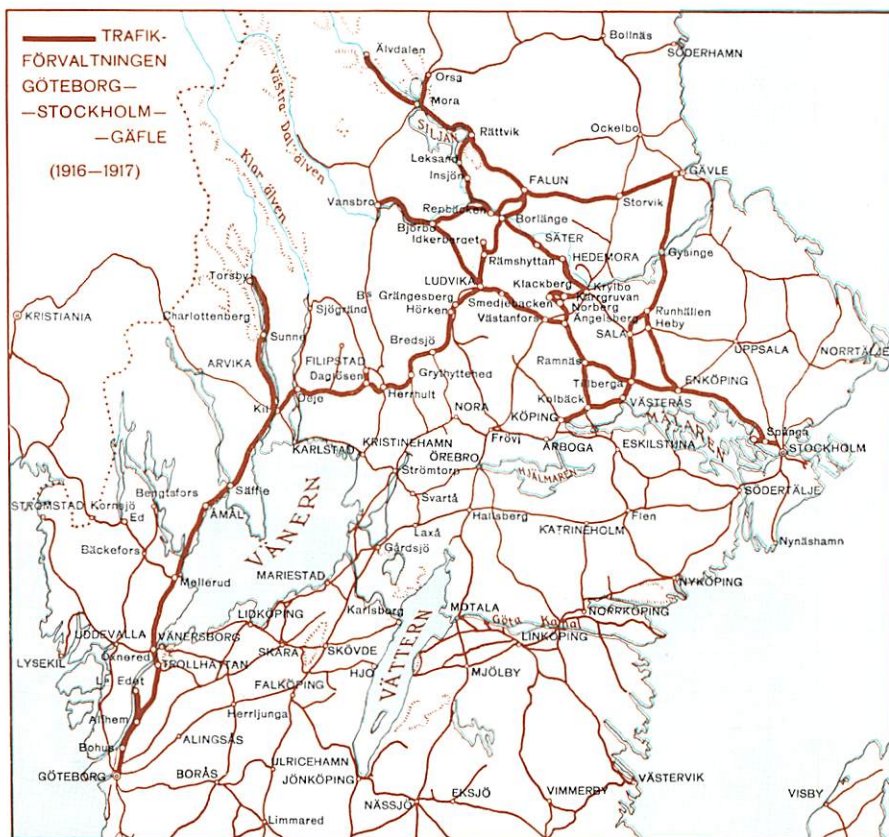


Fig. 2.

järnvägarna Sala—Gysinge—Gävle, Krylbo—Norbergs och Kärrgruvan—Klackbergs järnvägar om resp. 99, 19 och 5 km.

Det av trafikförvaltningen administrerade bannätet hade därmed växt till en längd av 1.633 km. År 1918 inlöstes linjen Mora Noret—Orsa (14 km.) av staten och tillkom linjen Sundbyberg Norra—Ulsunda (3 km.), varigenom nätet minskades till 1.622 km.

Bannätets utsträckning under åren 1916 och 1917 framgår av kartan, fig. 2.

Trafikutskottet hade under de olika åren den sammansättning, som visas av diagr. 4.

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—DALARNE—GÄFLE

(Tfv. G. D. G.)

Å bolagsstämma den 6.5 1918 erhöll styrelsen bemyndigande att med G. D. J. och S. D. J. träffa överenskommelse om trafikavtal från år 1919 på huvudsakligen samma grunder, som gällt för Tfv. G. S. G., under villkor, att vinsten skulle fördelas i samma relation, som gällt mellan de tre bolagen i Tfv. G. S. G., och att den nya förvaltningen skulle hava sitt säte i Göteborg.

Överenskommelsen undertecknades i oktober 1918 av de tre bolagens styrelser och skulle gälla från den 1.1 1919 intill slutet av kalenderåret näst efter det, då densamma av någon av parterna blivit uppsagd, vilken uppsägning dock icke finge äga rum förr än under år 1922.

Den nya överenskommelsen var, jämförd med den äldre, ändrad beträffande trafikutskottets sammansättning, bestämmelserna om villkoren för besluts giltighet, räntegottgörelser för kapitalutlägg samt träffandet av avtal om trafikering eller arrendering av järnvägslinjer.

Uppkommande nettobehållning skulle fördelas sålunda, att B. J. erhöle 63,76 %, G. D. J. 29,76 % och S. D. J. 6,48 % av densamma.

Ändring av nettoinkomstens fördelning var icke förutsatt under annan förutsättning, än att försäljning till statsverket av samtliga eller huvuddelen av de järnvägslinjer, för vilka resp. bolag ingått i förvaltningen, skulle komma till stånd.

Sedan erfarenheten visat, att B. J. under de år, då högkonjunktur rått, intjänat proportionsvis större del av det ökade överskottet än de andra banorna, uppstod frågan, huruvida icke den överenskomna fördelningen av överskottet borde ändras. I syfte att erhålla lämplig jämkning av densamma beslöt B. J. styrelse den 30.10 1922 att till upphörande vid 1923 års utgång uppsäga överenskommelsen om gemensam trafikförvaltning. Med stöd av ingående utredningar, som verkstälts av en kommitté, bestående av en tjänsteman från vardera banan, beslöt trafikutskottet den 5.7 1923 att hos bolagen tillstyrka förnyandet av överenskommelsen om gemensam förvaltning för B. J., G. D. J. och S. D. J. på delvis ändrade villkor.

Sedan förslaget godkänts från G. D. J. och S. D. J. sida, blev det av B. J. extra bolagsstämma den 3.9 1923 ävenledes godkänt.

De vidtagna ändringarna avse dels längre giltighetstid, dels fördelning av behållningen efter sådan grund, att B. J. andel blir större i mån som

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

behållningen växer. Dessutom har ändring vidtagits beträffande gemensam förräntning och amortering av kapitalutlägg för rullande materiell och komplettering skett av bestämmelserna om slitandet av tvist.

Den från 1.1 1919, resp. med vissa ändringar från 1.1 1924, gällande överenskommelsen om gemensam trafikförvaltning har följande lydelse:

ÖVERENSKOMMELSE

mellan Bergslagens Järnvägsaktiebolag (B. J.), Gäfle-Dala Järnvägsaktiebolag (G. D. J.) och Södra Dalarnes Järnvägsaktiebolag (S. D. J.)
om gemensam trafikförvaltning av de järnvägar, som av
de tre bolagen trafikeras.

I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt begagnande under *en* trafikförvaltning, benämnd "*Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gäfle*" (*Tfv. G. D. G.*), åstadkomma förbättrade trafikanordningar och mera rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, ledande till såväl höjning av inkomsterna som minskning av utgifterna, har mellan de tre bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning.

Denna överenskommelse gäller intill slutet av kalenderåret näst efter det, då densamma av någon av parterna blivit uppsagd, vilken uppsägning dock icke må äga rum förr än under år 1922.

(Ändring. Se
punkt 1 i 1923
års tillägg.)

Överenskommelsen omfattar följande järnvägslinjer jämte till desamma ledande bispår:

Bergslagens järnvägar:

Göteborg—Falun	478 km.	
Daglösen—Filipstad	8 ..	
Rämshyttan—Idkerberget	10 ..	
Alfhem—Lilla Edet	15 ..	
Kil—Torsby	82 ..	593

Gäfle—Dala järnvägar:

Gäfle—Falun	92 km.	
Falun—Mora	90 ..	
Mora—Älvdalen	41 ..	
Falun—Björbo	70 ..	
Gäfle—Fredriksskans	3 ..	296

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—DALARNE—GÄFLE

Södra Dalarnes järnväg:

Krylbo—Rättvik	128 km.
Kullsveden—Bispeg	3 „
Knippboheden—Insjöns hamn	3 „
Ovangårdarna—Säters hospital	2 „ 136

Summa kilometer 1.025

För trafikförvaltningen, som avser att fortsätta det samarbete, som tidigare ägt rum under namn av Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle, gälla nedan upptagna bestämmelser; och skall i övrigt intill dess annorlunda beslutas för den nya sammanslutningen tillämpas enahanda förfaringsätt som för den äldre.

§ 1.

Mom. 1. Trafikförvaltningen, som i enlighet med denna överenskommelses bestämmelser äger å de särskilda bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll, handhaves av ett trafikutskott, bestående av två därtill befullmäktigade ledamöter med två suppleanter från var och en av styrelserna för B. J. och G. D. J., en därtill befullmäktigad ledamot med en suppleant från styrelsen för S. D. J. samt en verkställande direktör.

Trafikförvaltning.

Mom. 2. Trafikutskottet utser årligen inom sig ordförande och vice ordförande.

Mom. 3. Verkställande direktören, som skall vara bosatt i Göteborg, utses av trafikutskottet med ett års ömsesidig uppsägning.

Mom. 4. Vid förfall för verkställande direktören förordnar trafikutskottet, huru med tjänstens handhavande skall förfaras.

§ 2.

Mom. 1. Trafikutskottet sammanträder vid påfordran av verkställande direktören eller någon annan dess ledamot på tid och ort, som av tjänstgörande ordföranden bestämmes. I ordförandens och vice ordförandens frånvaro föres ordet av därtill för tillfället vald ordförande. Ordinarie ledamot från ett bolag kan ersättas endast genom suppleant från samma bolag. Protokoll skall vid sammanträdet föras och, på sätt trafikutskottet närmare bestämmer, justeras snarast möjligt. Av-

Trafikutskottets sammanträden.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

skrift av trafikutskottets protokoll skall omedelbart därefter tillställas respektive bolags styrelser.

Mom. 2. Inom trafikutskottet äger varje ledamot en röst, dock att för besluts giltighet fordras, att verkställande direktören samt en fullmäktig för vart och ett av två järnvägsbolag skola vara om beslutet ense. I händelse av lika röstetal gälla den mening, verkställande direktören biträtt. I frågor, som röra verkställande direktören eller hans tjänst, erfordras dock ej verkställande direktörens samtycke till beslutet.

§ 3.

Mom. 1. För trafikutskottet skall av var och en av de tre bolagens styrelser utfärdas fullmakt att å respektive bolags vägnar handhava förvaltningen av bolagens järnvägar i de fall och på sätt denna överenskommelse bestämmer.

Trafikförvaltningens firma.

Mom. 2. Skriftlig avhandling, som trafikutskottet ingår, undertecknas med "Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gäfle" av den eller dem bland trafikutskottets ledamöter, som utskottet därtill utsett.

§ 4.

Mom. 1. I den gemensamma trafikförvaltningen skola anses ingå järnvägarna i befintligt skick med personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna respektive bolag tillhöriga hotellbyggnader inom järnvägarnas område, ävensom sådana anordningar, vilka för trafikens höjande å respektive banor redan finnas föranstaltade, rullande materiell, inventarier och materialier.

*Trafikförvaltningens förfo-
gande över
personal och
egendom.*

Mom. 2. Å köpeskilling för hotellbyggnad, som av järnvägsbolag inköpts efter den 1 januari 1909, skall trafikförvaltningen till bolaget erlägga 5 % årlig ränta.

Mom. 3. Vidkommande personalen skall gälla, att envar bibehålles i tjänst i enlighet med de mellan respektive bolag och deras personal gällande avtal, likväl med rättighet för trafikutskottet att, såvida icke avtalen däremot lägga hinder, förflytta personal till vilken tjänstgöringsplats som helst vid järnvägarna. Vid denna överenskommelses slut skall emellertid den personal, som tillhört respektive bolag före samman slutningen, fortfarande tillhöra samma bolag, oavsett vid vilken järnväg densamma då tjänstgör.

Mom. 4. Vid denna överenskommelse skall fogas förteckning över järnvägarna med bolagen tillhörande egendomar och jordområden, rullande materiell, inventarier och materialier med angivande av anskaffningskostnaden, varefter respektive bolag i räkenskaperna gottgöras för materialierna efter ursprunglig kostnad.

§ 5.

Mom. 1. Alla inkomster — likväl med undantag av varje bolags egna räntor och inflytande aktieutdelningar — uppbäras av trafikutskottet, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll, däri inberäknade olycksfallsförsäkringspremier eller direkt utbetalda ersättningar för olycksfall, ävensom för sådana förändringar av bana med byggnader och anläggningar samt rullande materiell, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet.

Inkomster, utgifter och nettobehållning.

Mom. 2. Till gemensamma inkomster hänföres även beräknade 5 % ränta å den köpeskilling Staten erlagt för bandelen Orsa—Mora Noret.

Mom. 3. Uppkommande nettobehållning fördelas sålunda att B. J. erhåller 63,76 procent, G. D. J. 29,76 procent och S. D. J. 6,48 procent.

(Ändrat. Se punkt 2 i 1923 års tillägg.)

§ 6.

I händelse under avtalstiden försäljning till statsverket av samtliga eller huvuddelen av de järnvägslinjer, för vilka B. J. eller G. D. J. ingå i trafikförvaltningen, skulle komma till stånd, skall genom nytt avtal bestämmas, om avveckling skall ske i den ordning § 19 stadgar, eller om ny fördelning av nettoinkomsten skall företagas. Därest enighet mellan resp. styrelser icke kan därvid uppnås, skall avveckling äga rum.

Ändring av nettoinkomstens fördelning.

Skulle under avtalstiden försäljning till statsverket av samtliga eller huvuddelen av de järnvägslinjer, för vilka S. D. J. ingår i trafikförvaltningen, äga rum, är detta bolag från överenskommelsen löst från och med näst följande kalenderår, och skall nettobehållningen fördelas mellan de i trafikförvaltningen kvarstående bolagen i förhållande till den andel vart och ett av dem förut uppburit.

§ 7.

Till trafikutskottet inflytande medel skola, i den mån de icke omedelbart erfordras för täckande av utgifter, genast insättas i bank och endast i mån av behov därifrån uttagas.

Insättning av inflytande medel.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

§ 8.

I avräkning å nettobehållningen för året skall trafikutskottet, i den mån influtna belopp äro disponibla, inleverera desamma till respektive bolagskassor. Slutavräkning för året skall vara verkställd före utgången av februari nästföljande år.

Nettobehållningens över-sändande.

§ 9.

Mom. 1. Erforderlig nyanskaffning av lokomotiv, person- och godsvagnar, erforderliga nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar m. m., som anses öka banornas kapitalvärden, ävensom anskaffandet av grustag och inventarier, skola, efter förslag av verkställande direktören och utlåtande av trafikutskottet, beslutas och bekostas av vederbörande bolag.

Nyanskaffning och nyanläggning.

Mom. 2. Kapitalutlägg för nyanskaffning av rullande materiell för den gemensamma driften skola av bolagen gemensamt förräntas på sådant sätt, att trafikförvaltningen till vederbörande bolag å kapitalutlägget erlägger ränta med 7 procent, varav 2 procent anses utgöra amortering.

(Andrat. Se punkt 3 i 1923 års tillägg.)

Mom. 3. När rullande materiell anses vara uttjänt och böra slopas, skall av trafikutskottet meddelande därom lämnas vederbörande bolag, som i mån av behov ersätter den materiell, som sålunda slopas.

Mom. 4. Underlåter styrelse att verkställa nyanskaffning, nyanläggning eller utvidgning m. m., som i denna paragraf avses och av trafikutskottet ansetts nödvändiga, skall frågan hänskjutas till skiljemäns avgörande enligt § 20.

§ 10.

Utom de i § 9 omförmälda utgifter skall varje bolag för sig vidkännas egna omkostnader, såsom räntor, bidrag till pensionsinrättningar och understöd, kostnader för styrelse och revision, skatter och brandskada. Dock skola bidrag till respektive pensionskassor för personal, som får sin verksamhet anvisad direkt vid för samtliga bolag gemensamma kontor, utgå av de gemensamma inkomsterna. I fråga om pensionsavgifter för den personal, som får sin verksamhet förlagd vid annat i denna överenskommelse deltagande bolags järnvägsförvaltning än det bolags, vid vilken densamma är anställd, skola pensionsavgifterna betalas av förstnämnda bolag.

Kostnader tillhörande vart bolag för sig.

§ 11.

Mom. 1. Om något av de trafikförvaltningen tillhörande bolagen med godkännande av trafikutskottet genom aktieteckning eller på annat sätt understöder nytt järnvägsföretag, vars tillkomst beräknats skola tillföra bolagets järnvägar ökad trafik, skall trafikförvaltningen från den tidpunkt, då järnvägen öppnats för allmän trafik, erlagga 5 procents ränta å det i det nya järnvägsföretaget av vederbörande bolag nedlagda anläggningskapitalet, ökat med upplupna räntor därå under byggnadstiden. Förekommande utdelningar å det kapital, som sålunda förräntas, skola tillfalla trafikförvaltningen.

*Aktieteckning
i nya järn-
vägar.*

Detta stadgande skall vara tillämpligt jämväl beträffande B. J:s aktieteckning i Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag samt det kapital B. J. erlagt för byggande av Rämshyttan—Idkerbergets järnväg ävensom å verkställd aktieteckning i Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag.

Mom. 2. Utan trafikutskottets medgivande må icke något av de trafikförvaltningen tillhörande bolagen träffa överenskommelse om trafikering eller arrendering av järnvägslinjer.

§ 12.

I fråga om antagning, befordran och entledigande av personal eller förflyttning av sådan från en av de i överenskommelsen ingående banorna till en annan, så ock beträffande personalens lönevillkor, uppgöres förslag av trafikutskottet, varefter frågan hänskjutes till bolagens styrelser.

Personal.

§ 13.

Mom. 1. Förslag till taxa för transporter å respektive järnvägar skall inom av Kungl. Maj:t föreskriven tid upprättas av respektive bolags styrelser och, sedan förslaget blivit granskat av trafikutskottet, underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Taxa.

Mom. 2. Nedsättningar i de av Kungl. Maj:t fastställda taxor må av trafikutskottet göras.

§ 14.

Under den tid, denna överenskommelse gäller, må intet av bolagen i andra fall, än i § 6 bestämmes, utan trafikutskottets

*Förbud mot
avhållande av
egendom.*

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

särskilda medgivande avhända sig något, som kan anses vara av väsentligt behov för trafiken och dess utveckling.

§ 15.

Alla transporter, avsedda för någon banas eget behov, verk- *Transporter för egna behov.*
ställas fraktfritt.

§ 16.

Mom. 1. Trafikutskottets räkenskaper skola årligen för *Räkenskaper och rapporter.*
kalenderår sammanföras i fullständigt bokslut, som skall vara verkställt senast den 1 mars påföljande år.

Mom. 2. Trafikutskottet åligger att månatligen tillställa respektive bolags styrelser dels trafikrapporter, dels boksluts- och kassarapporter.

§ 17.

Revision av trafikutskottets förvaltning och räkenskaper *Revision.*
sker genom de respektive bolagens revisorer.

§ 18.

Arvodet till verkställande direktören skall utgå av de gemensamma inkomsterna till belopp, som trafikutskottet bestämmer. *Verkställande direktörens arvode.*

§ 19.

När överenskommelsen upphör, skola då befintliga materialier av bolagen övertagas efter avtal, som därvid träffas. Avräkning och likvidation skall då ske, varvid till grund läggas de förteckningar, som omförmälas i § 4 mom. 4. Avvecklingen, som ombestyres av trafikutskottet, skall vara avslutad senast ett år efter det överenskommelsen för övrigt upphört. *Avveckling.*

§ 20.

Mom. 1. Därest enighet mellan bolagen icke skulle ernås i frågor, som blivit hänskjutna till de respektive bolagens styrelser, eller eljest tvist på grund av denna överenskommelse — även under avvecklingstiden — skulle uppstå, får tvistefrågan icke dragas inför domstol, utan skall avgöras av tre skiljemän, nämligen f. d. Generaldirektören FREDRIK WILHELM HENRIK PEGELOW, Generaldirektören FREDRIK WILHELM HANSEN och vice Häradshövdingen GUSTAF SANDSTRÖM. *Skiljemän. (Andrat. Se punkt 4 i 1923 års tillägg.)*

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—DALARNE—GÄFLE

Mom. 2. Till suppleanter för skiljemännen äro utsedda: Distriktschefen Majoren FREDRIK ENBLOM, Majoren CARL WILHELM JUNG och Justitierådet ERIK MOLIN, vilka anses som suppleanter: JUNG för PEGELOW, ENBLOM för HANSEN och MOLIN för SANDSTRÖM samt förty vid förfall för ordinarie skiljeman i första hand inkallas i överensstämmelse härmed.

Mom. 3. Möter hinder för så många av skiljemännen och deras suppleanter, att sammanlagda antalet icke uppgår till tre, utser Svenska Järnvägsföreningens styrelse den eller de skiljemän, som erfordras.

Mom. 4. Vid skiljemännens sammanträden äger varje bolag närvara och utföra sin talan.

Göteborg den 7 oktober 1918.

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Gustaf Boman.

<i>E. Centerwall.</i>	<i>Richard Ossbahr.</i>	<i>Justus A. Waller.</i>
<i>Carl Aug. Kjellberg.</i>		<i>Peter Lamberg.</i>
<i>Axel Carlander.</i>		<i>H. von Axelsson.</i>

Gäfle den 9 oktober 1918.

GÄFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

C. W. Berggren.

<i>Oscar Flensburg.</i>	<i>Peter Lamberg.</i>
<i>Gustaf Boman.</i>	<i>J. D. Simonsson.</i>

Hedemora den 21 oktober 1918.

SÖDRA DALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

And. Fischer.

<i>F. Holmquist.</i>	<i>Eric Dahl.</i>	<i>J. D. Simonsson.</i>
<i>Axel Thorell.</i>	<i>A. G. Johansson.</i>	<i>Fritz Nordström.</i>

Förestående avtal förlänges härmed med iakttagande av nedan angivna ändringar och tillägg:

1. Överenskommelsen skall gälla från och med den 1 januari 1924 till utgången av 1938, men förlänges såvitt icke uppsägning från någondera partens sida sker senast två år före avtalstidens utgång på ytterligare fem år och så vidare allt framgent med samma uppsägningstid. Södra Dalarnes järn-

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

vägsaktiebolag äger dock rätt att mot uppsägning före utgången av 1931 utträda ur sammanslutningen vid utgången av 1933.

2. Med ändring av § 5 mom. 3 i förestående överenskommelse fördelas uppkommande nettobehållning sålunda:

			B. J.	G. D. J.	S. D. J.
Å belopp.	t. o. m.	6.500.000	64,6 %	29,0 %	6,4 %
„ „ över	6.500.000 „	7.000.000	66,5 %	27,5 %	6,0 %
„ „ „	7.000.000 „	7.750.000	69,2 %	25,3 %	5,5 %
„ „ „	7.750.000 „	8.750.000	72,0 %	23,0 %	5,0 %
„ „ „	8.750.000 „	10.000.000	74,9 %	20,6 %	4,5 %
„ „ „	10.000.000 „	11.500.000	79,3 %	17,0 %	3,7 %
„ „ „	11.500.000 „	13.250.000	83,8 %	13,3 %	2,9 %
„ „ „	13.250.000		88,8 %	9,2 %	2,0 %

3. Till § 9 mom. 2 i slutet fogas följande:
dock skall förenämnda gottgörelse upphöra 25 år efter det kapitalutlägget skett.

4. § 20 utgår och ersättes med följande bestämmelse:

§ 20.

Mom. 1. Därest enighet mellan bolagen icke skulle ernås i frågor, som blivit hänskjutna till respektive bolagens styrelser, eller eljest tvist på grund av denna överenskommelse — även under avvecklingstiden — skulle uppstå, får tvistefrågan icke dragas inför domstol utan skall avgöras av tre skiljemän, nämligen f. d. Generaldirektören FREDRIK WILHELM PEGELOW, Generaldirektören FREDRIK WILHELM HANSEN och vice Häradshövdingen GUSTAF SANDSTRÖM.

Mom. 2. Till suppleanter för skiljemännen äro utsedda: Överstelöjtnanten OLOF BÄRNHEIM, Byråchefen Överstelöjtnanten FREDRIK ENBLOM och Justitierådet ERIK MOLIN, vilka anses såsom suppleanter: BÄRNHEIM för PEGELOW, ENBLOM för HANSEN och MOLIN för SANDSTRÖM samt förty vid förfall för ordinarie skiljeman i första hand inkallas i överensstämmelse härmed.

Mom. 3. Därest någon av skiljemännen eller suppleanterna avlider eller avgår, skall trafikutskottet omedelbart föreslå efterträdare, varefter frågan hänskjutes till resp. bolags styrelser; ernås därvid ej enighet, anmodas Svenska Järnvägsföreningens styrelse att utse efterträdare.

TRAFIKFÖRVALTNINGEN GÖTEBORG—DALARNE—GÄFLE

Mom. 4. Vid skiljemännens sammanträden äger varje bolag närvara och utföra sin talan.

Göteborg den 3 september 1923.

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Gustaf Boman.

E. Centerwall.

Peter Lamberg.

Carl Aug. Kjellberg

Hjalmar Wijk.

K. G. Karlsson.

H. Löwenadler.

Henrik Almstrand.

Gäfle den 4 september 1923.

GÄFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

C. W. Berggren.

Oscar Flensburg.

Peter Lamberg.

Gustaf Boman.

Axel Norrby.

Hedemora den 11 september 1923.

SÖDRA DALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

And. Fischer.

S. H. Kvarnzelius.

Axel Thorell.

Axel Norrby.

Gustaf Winqvist.

E. Wiklund.

Fritz Nordström.

Tfv. G. D. G. organiserades 1919 beträffande avdelningsbefälet så, att trafik- och maskinavdelningarna uppdelades i två distrikt, det ena omfattande B. J., det andra G. D. J. och S. D. J.

Trafikavdelningarna förestås av trafikdirektören i Göteborg resp. Gävle och maskinavdelningarna av maskindirektören i Ämål resp. Gävle. Banavdelningen sköttes betr. B. J. och S. D. J. av bandirektören i Göteborg och betr. G. D. J. av ban-

Verkst. Direktör		Ordlörande				
v. Ordlörande		Ledamot				
Suppl.		1919	1920	1921	1922	1923
AXEL NORRBY						
B. J.	GUSTAF BOMAN					
	PETER LAMBERG					
	AXEL CARLANDER					
	HJ. WIJK					
	J. D. SIMONSSON					
	H. ALMSTRAND					
G. D. J.	C. W. BERGGREN					
	O. FLENSBURG					
	AXEL CARLANDER					
	J. D. SIMONSSON					
	E. ANDERSSON					
	PETER LAMBERG					
S. D. J.	A. FISCHER					
	A. THORELL					

Diagr. 5. Tfv. G. D. G. trafikutskott.

ANSLUTNING TILL TRAFIKFÖRVALTNING

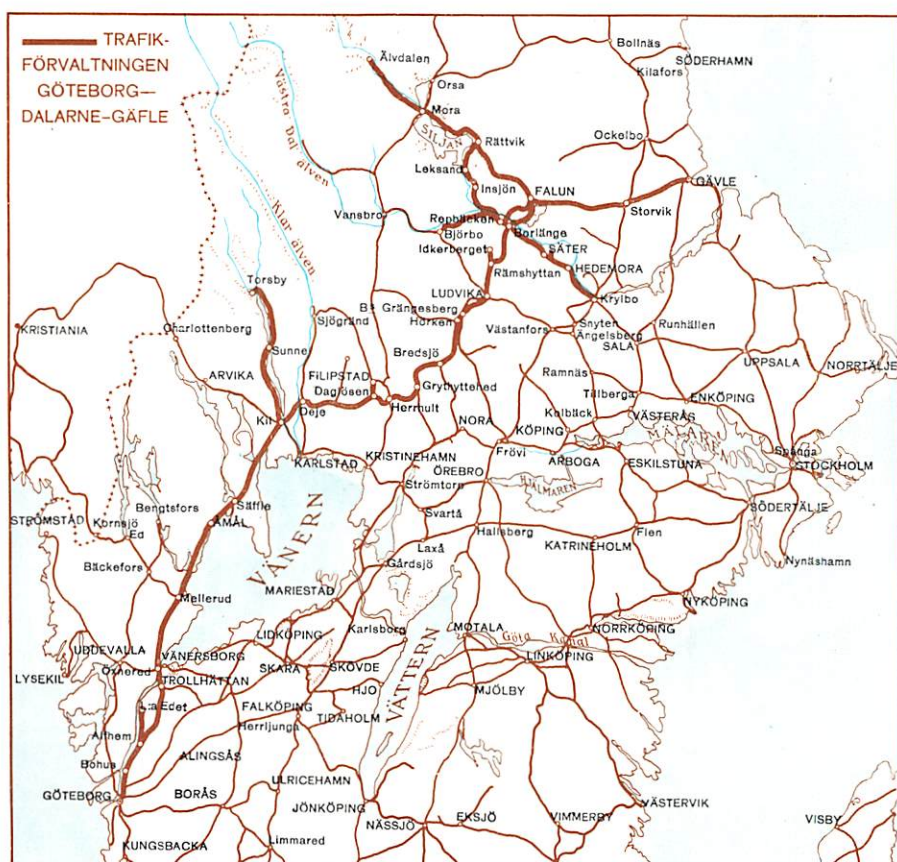


Fig. 3.

direktören i Gävle t. o. m. år 1920, då vid bandirektörens vid G. D. J. avgång den ändringen vidtogs, att banavdelningen vid hela förvaltningen ställdes under bandirektörens i Göteborg befäl.

Tfv. G. D. G. övertog ledningen av de trenne anslutna banorna vid en tidpunkt, då trafiken ännu höll sig uppe i ett rel. högt läge. År 1920 visade t. o. m. en uppgång jämfört med 1919, men därefter kom bakslaget med en häftig nedgång. Industrien har legat i lägervall, så att godstrafiken reducerats i avsevärd grad. Inkomsterna hava sjunkit såväl genom den minskade trafiken som genom nedpressningen av taxetilläggen, under det att utgifterna visserligen sjunkit men ej i samma hastiga tempo som inkomsterna, vilket i sin tur medfört minskad nettobehållning.

Trafikutskottets sammansättning under resp. år framgår av diagr. 5.

De av Tfv. G. D. G. trafikerade linjerna äro angivna å kartan, fig. 3.