

N:o 18.

Ank. till Riksd. kansli den 8 maj 1908, kl. 4 e. m.

Första Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7 i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående sofplatser för tredje klassens passagerare å statens järnvägar.

Sedan Andra Kammaren på framställning af sitt tredje tillfälliga utskott för sin del beslutat, att, i anledning af herr Räfs motion i ämnet, n:o 92, Riksdagen ville uti skrifvelse hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, huruvida det å statens järnvägar lämpligen kan beredas resande i tredje klass tillfälle att emot skälig afgift erhålla sofplatser för resor under nattetid, samt att Kungl. Maj:t därefter vidtager de åtgärder, till hvilka denna utredning kan gifva anledning, har detta beslut delgifvits Första Kammaren, som hänvisat ärendet till behandling af sitt andra tillfälliga utskott.

Till stöd för motionen anföres:

»Kroppsläroarbetarens lifsuppehälle är nu så dyrt, att han med största omsorg behöfver tillgodogöra sig arbetstiden. Men i all synnerhet gäller detta för den yrkesvana arbetaren. En resdag betyder i många fall en

Herr Räfs motion.

Bih. till Riksd. Prot. 1908. 8 Saml. 2 Afd. 1 Band. 17 Häft. (N:o 18.) 1

förlust för honom eller hans familj af lika många kronor, som han användt timmar till resan. Och detta vill i sin ordning i många fall säga, att om han nattetid och under dräglig kroppshvila kunde göra samma resa, så ersatte följande dags arbete en vanlig tredje klass biljett. Och att af en kroppsarbetare begära, att han skall använda natten till resa i sittande ställning i en 3:dje klass kupé och dagen därpå till ett normalt dagsverke, det är att uppställa sådana fordringar, som på sin tid hämna sig själfva.

Men det är icke blott för den s. k. kroppsarbetaren, som det vore behöfligt att underlätta nattresorna; äfven för den öfriga resande allmänheten, som saknar råd att resa i andra klass och betala dess sofplats med 5 kr., kunde det vara nog så behöfligt att under en nattresa vara i tillfälle bereda sig hvila.

Men ej blott vid nyttighetsresor eller resor i särskilda uppdrag utan äfven vid s. k. lustresor i tredje klass skulle det vara särdeles bra att kunna åt sig reservera en sofplats. Om man ifrån södra Sverige vill vedervåga en lustresa till Stockholm för att se hufvudstaden, så har man som tredje klass passagerare f. n. att välja på i allmänhet tvenne icke alldeles angenäma alternativ. Antingen och vanligen får man sitta kapprak och hopklämd på en soffa ifrån ena dagens afton till andra dagens morgon. Detta om man vill göra sin »lustresa» om natten. Eller också får man sitta på samma sätt men under kanske 25 à 35 graders värme med mycket dålig luft ifrån tidigt på morgonen till sent på natten. Och så kommer man i senare fallet fram till och för att se sin sköna hufvudstad, då alla gått eller åtminstone borde hafva gått till hvila. Kan den »lustresande» landtbon därefter erhålla ett lämpligt logis, så är det bra, annars får han ju — ja, taga hvad han får, äfven det olämpligaste.

Men äfven i många andra fall skulle det vara fördelaktigt att under mera drägliga förhållanden än nu kunna göra en nattresa för att tillbringa dagen vid någon eller några historiskt eller naturskönt märkvärdiga platser.

Vare sig det sålunda gäller den ena eller andra folkklassen, som använder eller måste använda tredje klass vagnar, eller det gäller nyttighets- eller lustresor, så är det min öfvertygelse, att anordnandet af något slags billigare sofplats till 3:dje klass biljett skulle medföra stora fördelar för den resande allmänheten och helt säkert i längden äfven för statens järnvägar och deras ekonomi.

Men dessutom har ju saken också en mera social sida: Hvad berättigar första och andra klassens passagerare att köpa sofplatsbiljetter? Jo, det göra dessa klassers respektive vanliga biljetter för resan. Men

frågar man så vidare, om det icke då också vore rättvist, att äfven tredje klassens biljett berättigade dess ägare att köpa sofplatsbiljett, så blir den utfrågade svaret skyldig, såvida han ej rättvisligen vill svara jakande. Och det verkar aldrig fördelaktigt att förvägra »tredje klassens folk», hvad man förut medgifvit åt både första och andra.

Helt naturligt begära tredje klassens passagerare icke mera komfort i sina sofakupéer, än hvad förhållandet mellan de olika klassernas biljettpriser bestämmer. Det vill säga som 5: 3: 2, då femman afser första, trean andra och tvåan tredje klass. Tredje klass sofakupéer skulle således få nästan hälften så god komfort som första klassens. Och därmed blefve dess passagerare helt säkert belåtna.

Kanske dock att de i allmänhet skulle blifva fullt ut så belåtna, om inte komforten kunde blifva ens så stor, bara priset å biljett till sofplatsen i fråga blefve satt i förhållande till den sänkta komforten. Ja, det kan sättas i fråga, om ej tredje klassens passagerare i allmänhet skulle vara mera belåtna med att mot en krona i afgift som sofplats få disponera en oklädd träsoffa, där han ägde rätt att med egna filtars m. m. själf tillreda sin bädd, än att mot en afgift af kr. 2: 50, som ju borde svara emot nuvarande kr. 10 till första och kr. 5 till andra klass, få en klädd soffa eller dylikt jämte järnvägens filtars, dynor och uppsättning till sitt förfogande. I t. ex. Finland är prissförhållandet emellan I, II och III sofplats som 4: 2: 1.

Men alla dessa detaljfrågor tillhöra ju en grundligare utredning, som icke kan blifva föremål för en enskild motionärs åtgärd.»

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande är af följande lydelse:

Genom utrikesdepartementets bemedling har utskottet rörande förekomsten uti andra länder af sofplatser för tredje klassens passagerare å bantågen inhämtat följande:

*Andra Kam-
marens
utskotts
utlåtande.*

Uti Ryssland började redan på 1880-talet dylika sofplatser inrättas uti tredje klassens vagnar, och numera byggas alla tredje klassens vagnar så, att de kunna användas som sofvagnar. Flera olika typer af detta slags vagnar hafva förekommit, men för närvarande byggas de endast efter en modell. Biljett till tredje klassens sofvoagn, kallad platskort, gäller i regel för hela den väglängd, för hvilken biljett blifvit löst. Om inom denna väglängd ingå flera skilda linjer, betalas i allmänhet särskild ny

afgift för hvarje berörd linje, men biljetten löses å afgangsstationen för hela väglängden. I regel betalas biljett till sofplats med 75 kopek (1 kr. 45 öre), men å vissa linjer, t. ex. Petersburg—Moskva, erlägges därför en rubel (1 kr. 93 öre) och å sydvästjärnvägarna 1 rubel 50 kopek (2 kr. 89 öre). Sofplatser användas af tredje klass passagerare i stor utsträckning, och frekvensen lär ökas år från år, ej endast å statens järnvägar utan äfven å de enskilda, där dylika platser delvis anordnats.

Enligt finska järnvägsstyrelsens cirkulär den 16 april 1907 angående förändringar i statsjärnvägarnes persontariff försäljas i Finland sofvagnsbiljetter äfven för resa uti tredje klass vagn. Priset å en sådan biljett är två finska mark (1 kr. 45 öre), inberäknadt afgift för filt och dyna.

Uti Frankrike finnas sofplatser inrättade allenast för första klassens passagerare. Önskvärdheten af tillgång till dylika platser för resande å andra klass har uttalats, men intet som helst sträfvande för genomförandet af en sådan anordning för tredje klassens passagerare har där förekommit.

I Tyskland hafva icke några anordningar för sofplatser åt tredje klassens passagerare vidtagits. Önskemål om sådana anordningars införande hade visserligen framkommit från enskilda håll, men dessa sträfvanen kunde icke sägas vara uppburna af någon så allmän mening och hade icke heller framträdt med sådan styrka, att järnvägsförvaltningen på den grund funnit de ekonomiska betänkligheter böra vika, hvilka möta mot anordnande af sofplatser för tredje klassens passagerare. En sådan anordning skulle gifvetvis påkalla nya vagninredningar, antagligen med britsar såsom i Ryssland, men redan nu hade man i Tyskland så många olika vagnslag i tågen, att man äfven därför syntes mindre böjd för anordningen i fråga.

Uti Belgien, Nederländerna, Norge och Danmark hafva icke å tågen inrättats sofplatser för tredje klassens passagerare.

Fråga om inrättande af sofplatser för tredje klassens passagerare å de brittiska järnvägarna har flera gånger väckts inom parlamentet, med anledning hvaraf från regeringshåll hos de olika enskilda järnvägsbolagen påtryckning gjorts i ändamål att anordningar i sådant syfte måtte vidtagas. Något resultat har dock icke hittills i sådant afseende ernåtts, enär järnvägsbolagen städse ställt sig afvisande till saken under förklarande, att densamma ur ekonomisk synpunkt icke vore utförbar. Å flera brittiska järnvägar tillhandahålles emellertid mot särskild afgift filter och kuddar till resande äfven å tredje klass, men dessa resande kunde endast påräkna att få disponera tillräcklig plats att ligga, då resandeantalet sådant medgäfv.

Hos kungl. järnvägsstyrelsen har utskottet anhållit om yttrande i saken, därvid sagda styrelse anfört följande:

»För att skaffa någon ledning för omdömet om huru stort behovet af liggplatser i III klass å nattågen kan vara, hafva anteckningar blifvit gjorda under tiden 10—16 mars 1908 öfver antalet III klass resande, som medföljt nattsälltågen mellan Stockholm och Göteborg, Stockholm och Malmö samt i motsatta riktningar, på en sträcka af mer än 200 km. Resultaten äro sammanställda i bifogade grafiska tablåer (bilaga I) och framgår af dem, att antalet varit:

Stockholm—Malmö.....	38 personer
Malmö—Stockholm.....	23 »
Stockholm—Göteborg	30 »
Göteborg—Stockholm	29 »

Under sommarmånaderna och julmånaden ökas ofvannämnda medeltal väsentligt. Bestämda siffror kunna dock för närvarande icke uppgifvas.

Svårigheten att anordna tillfredsställande sofakupéer — detta såväl i ekonomiskt, bekvämlighets- som i hygieniskt hänseende — äro betydande. För att ej järnvägen skall lida förlust genom dåligt utnyttjande af vagnsutrymmet, måste det utrymme, som tilldelas hvarje sofplats, blifva ganska begränsadt. Det är fara värdt, att denna begränsning måste blifva så stark, att rimliga anspråk på bekvämlighet måste åsidosättas, hvarigenom anordningen skulle blifva föga omtyckt och i följd däraf också i ringa grad använd. Det är att befara, att en stark platsbesättning skall medföra hygieniska olägenheter, hvilkas afhjälpande fordra kraftiga luftväxlingsanordningar, om hvilka man ännu icke har någon praktisk erfarenhet.

Såvidt här är bekant, finnas III klassens sofvagnar endast införda i Finland och Ryssland. Den resande III klass publiken i sistnämnda land torde icke hafva några nämnvärda fordringar på bekvämlighet och torde därför också känna sig tillfredsställd med de använda anordningarna. Den finska resepubliken är däremot anspråksfullare och har enligt finska järnvägsmäns utsago varit så missnöjd med III klass sofvagnskonstruktionen, att någon tid sofvagnarna indrogos. För närvarande äro desamma emellertid ånyo insatta i tågen, utan att ändring i konstruktionen vidtagits. Hufvudanmärkningen, som i Finland framställdes mot III klassens sofvagnar, är den, att två personer skola ligga bredvid hvarandra i de

samma. Den svenska publiken torde icke komma att underkasta sig en dylik anordning.

I järnvägsstyrelsen har ett utkast gjorts till III klassens sofvagn, för hvilken redogöres i bilaga II till denna P. M. Denna lösning är dock icke tillfredsställande, utan måste saken ytterligare undersökas. Det är således ännu för tidigt att yttra sig om huruvida en god teknisk-hygienisk lösning kan vinnas.

Stockholm den 22 mars 1908.

F. V. H. Pegelow.»

Den här ofvan omnämnda bilagan II var af följande lydelse:

«Bilaga II till P. M. angående sofvagnar af III klass.

Vid inredning af sofvagnar af III klass kan man förlägga liggplatserna antingen vinkelrätt mot vagnens längdriktning, eller ock kunna sofforna anbringas i vagnens längdriktning. De sedan flere år i Finland och Ryssland använda III klass sofvagnarna äro inrättade enligt detta senare system. Dessa vagnar hafva en längs vagnen och i dess midt löpande gång. Å ömse sidor om denna gång finnes ett antal kupéer, som innehålla två bänkar, hvardera för två personer. Kupéerna äro öppna åt gången till. Under natten slås bänkarnas ryggstöd upp i horisontalt läge mot hvarandra och soffsitsarna förenas med mellanstycken, hvarigenom liggplatser anordnas för 4 personer. Sofplatserna komma således att befinna sig bredvid hvarandra två och två och i vagnens längdriktning. Enligt vunna upplysningar har emellertid i Finland den resande publiken icke visat sig mycket tilltalad af dessa sofvagnar, enär den funnit anordningen med bredvid hvarandra liggande bäddar motbjudande. Därjämte tillkommer vid detta system, att de resande störa hvarandra, beroende på att sofakupéerna måste vara öppna inåt vagnen, enär i annat fall det icke är möjligt att komma upp till öfverbäddarna. De finska sofvagnarna hafva icke några dynor på sofforna, utan få de resande, som önska ligga mjukt, själfva medföra behöfliga dynor och filtar.

Det andra systemet är det, som tillämpas i statens järnvägars sofvagnar af I och II klass. Liggplatserna äro anordnade å sofforna vinkelrätt mot vagnens längdriktning.

Hvarje kupé i nuvarande III klass boggievagn rymmer 8 personer sittande, 4 å hvardera soffan. För detta antal kan dock icke sofplatser

anordnas, när konstruktionsprofilen för den rullande materielen icke tillåter den höjd af vagnarna, som skulle erfordras för anbringande af 4 sofbritsar öfver hvarandra. Man måste därför nöja sig med endast 6 sofplatser, tre och tre öfver hvarandra. Sofplatserna anordnas sålunda: soffsitsen bildar en, ryggstödet en och en uppfällbar läm ofvanför soffans ryggstöd den tredje sofplatsen. För att bereda plats för de tre sofbritsarna måste soffsitsen anbringas möjligast lågt. För att dock kunna använda soffan någorlunda bekvämt är lämpligt att å densamma lägga 3 st. tunna, cirka 50 mm. tjocka madrasser, hvilka, då vagnen användes som sofvagn, fördelas på de tre sofplatserna. En vagn med denna anordning kan användas äfven för dagtjänst, men måste, om någorlunda bekväma liggplatser skola erhållas, detta ske på bekostnad af bekvämligheten för sittande. Ryggstöden måste nämligen göras raka och torde det vara svårt att med sådana ryggstöd åstadkomma bekväma sittplatser. Utrymmet af kupéerna i vagnens längdriktning måste göras större än i de för enbart dagtjänst afsedda vagnarna. Å en III klass sofvagn med plats för 54 resande skulle vagnskorgen erhålla en längd af minst 17,5 m., under det att motsvarande mått för en III klass vagn för enbart dagtjänst och som rymmer 72 resande är 16,6 m., d. v. s. i förra fallet 0,324 och i det andra 0,230 m. vagnslängd per resande. Vikten af III klass boggiévagn för 72 resande är 29 ton och kan vikten af en III klass sofvagn för 54 resande uppskattas till cirka 32 ton. D. v. s. vikt per resande för sofvagnen = 592 kg. och för dagvagnen cirka 403 kg.

I III klass sofvagn, i hvilken således 6 personer skulle sammanföras i hvarje kupé, äro de vanliga ventilationsanordningarna gifvetvis otillräckliga, hvarför kraftigare anordningar måste tillgripas. Något bestämdt förslag kan ej utan ingående studier afgivas.

Som en sammanfattning kan sägas:

1) Af å statens järnvägar nu befintliga vagnmodeller af III klass kan ingen lämpligen användas som sofvagn, utan måste, om III klass sofvagnar skola komma till användning, särskilda vagnar härför byggas.

2) Sofvagnarna kunna anordnas antingen enligt det finska systemet med öppna kupéer och med liggplatserna i vagnens längdriktning, eller ock enligt det system, som användes för I och II klass sofvagnar å statens järnvägar, med liggplatserna vinkelrätt mot vagnens längdriktning. Det senare systemet torde vara att föredraga.

3) Användandet af sofvagnen äfven för dagtjänst låter sig göra, men kan sofvagnen icke göras lika bekväm för sittande, som de III klass vagnar, hvilka äro afsedda enbart för dagtjänst.

4) Vagnvikten per liggplats blir cirka 30 % större än vagnvikten per sittplats. (Detta förhållande, som medför ökad trafik kostnad, skall utjämnas af tilläggsafgiften för sofplats).

5) Synnerligen kraftig ventilation enligt nytt system måste anordnas.

Stockholm den 17 mars 1908.

Ivar Virgin.»

I likhet med motionären anser utskottet, att det uti vårt långsträckta land skulle vara synnerligen önskligt, om å statens järnvägar sofplatser kunde beredas äfven åt resande uti tredje klass. Visserligen synes den här ofvan omförmälda uppgift om antalet resande, hvilka under tiden 10—16 mars innevarande år på en sträcka af mera än 200 kilometer medföljt nattsnälltågens tredje klass å vissa linjer af statens järnvägar, utvisa, att endast ett fåtal resande begagnat sig af dessa tågförbindelser i sagda klass. Detta beror dock sannolikt därpå, att de flesta resande, som skulle önska resa uti tredje klass å nattågen, undvika att i denna klass medfölja dessa tåg, då de icke vid en sådan resa äga tillgång till sofplats. Somliga af dessa resande välja därför helt visst dagsnälltågen och andra söka i görligaste mån bereda sig tillfälle att vid nattresor använda andra klass vagn, äfven om de helst önskat resa uti tredje klass. Det synes utskottet därför antagligt, att, om tredje klass sofvagnar anskaffades, antalet resande uti tredje klass å nattågen skulle betydligt ökas. Denna fråga torde emellertid i främsta rummet vara en ekonomisk fråga. Statens järnvägars utgifter hafva som bekant på sista tiden af olika anledningar i högst betänkelig grad ökats, utan att inkomsterna i motsvarande mån stigit. Då fråga uppstår om sådana förändringar i trafikeringen, hvilka medföra högst afsevärda kostnader, måste därför noga öfvervägas, huruvida dessa ökade kostnader komma att täckas genom motsvarande inkomster. Införandet af sofplatser för resande i tredje klass skulle nämligen på sätt framgår af järnvägsstyrelsens utredning nödvändiggöra ej mindre anskaffning af för sådant ändamål särskildt anordnade vagnar än äfven höjning af vagnvikten per resande med ända till 30 procent. Dessa kostnader måste naturligtvis täckas genom tilläggsafgiften för sofplatserna. Frågan är då, huruvida så många resande komma att anlita dessa sofplatser, att afgifterna åtminstone i det närmaste motsvara de ökade kostnaderna. För att få denna fråga så tillförlitligt som möjligt besvarad kräfvades emellertid en mera grundlig och noggrann utredning, än hvad utskottet äfven med det välvilliga bistånd, som lämnats af järnvägsstyrelsen,

varit i stånd att åstadkomma. Äfven järnvägsstyrelsen hyser ju den uppfattning, att saken måste ytterligare undersökas, särskildt med afseende å möjligheten att åstadkomma en god teknisk-hygienisk lösning af frågan, huru en fullt lämplig sofvagn för tredje klass skall konstrueras. Beträffande detta spörsmål vill utskottet emellertid i likhet med järnvägsstyrelsen såsom sin uppfattning uttala, att sofplatserna helst böra anordnas så, att de icke komma att ligga omedelbart bredvid hvarandra. Vidare torde det både ur hygienisk och kostnadssynpunkt vara lämpligast, att de resande själfva medföra behöfliga filter och kuddar.»

På grund af de sålunda anförda skälen beslöt utskottet det tillstyrkande uttalande, som innehålles i Andra Kammarens ofvan citerade beslut.

Första Kammarens andra tillfälliga utskott har sig bekant, att kungl. järnvägsstyrelsen sedan flera år tillbaka haft sin uppmärksamhet riktad på denna från kommunikationssynpunkt beaktansvärda fråga och ingalunda ställt sig till den i princip afvisande. Men att, detta oaktadt, ännu intet förslag till frågans lösning framkommit på järnvägsstyrelsens initiativ, torde vara att söka i åtskilliga orsaker.

*Första Kam-
marens ut-
skotts yt-
talande.*

Reformen är nämligen mycket mera ingripande såväl i trafik- och maskintekniskt som i ekonomiskt hänseende, än första intrycket gifver vid handen och den torde medföra i sina konsekvenser icke blott, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, fullständig nybyggnad med däraf följande dryga kostnader af III klass nattvagnar, som ej heller utan obekvämlighet kunna användas såsom dagvagnar, utan också en betydlig inskränkning af vagnplatser å III klass samt nedsättning af biljettinkomsterna i det att många, som nu använda II klassens nattåg, skulle i händelse af den föreslagna reformen föredraga det billigare priset på en eventuell III klassens nattågsvagn och således förlust förorsakas staten.

Märkligt har det också syntts utskottet, att all erfarenhet från införande af III klass nattåg saknas fullständigt utom ifrån Ryssland och Finland och den där vunna erfarenheten har icke manat till efterföljd, särskildt när man tager hänsyn till de i afseende på både hygien och bekvämlighet i nämnda länder synnerligen primitiva åtgärder, som ej anses kunna lämpa sig för en resande allmänhets större anspråk i vårt land.

Särskildt anmärkningsvärdt torde det vara, att så omfattande industriländer som Tyskland, Frankrike och England med sina utvecklade kommunikationsförhållanden ännu icke vågat sig på nämnda reforms införande. Isynnerhet är detta fallet beträffande Preussen, där reformen borde i

betydlig mån hafva underlättats däraf, att hela järnvägskommunikationsväsendet därstädes ej är splittradt* äfven på enskilda bolag utan ligger nästan odeladt i statens hand och därför visat sig synnerligen rikt på initiativ, så snart det gällt praktiska och möjliga reformer.

Till dessa, enligt utskottets mening fullgiltiga skäl för försiktighet vid reformens införande hos oss, kommer, att Riksdagen flerfaldiga gånger uttalat sig för nödvändigheten och önskvärdheten af att statens järnvägar drivas mera ekonomiskt. Och då för närvarande ganska omfattande, ännu icke fullt utrönta reformer, såsom införande af zontariff för resande, samt viktiga kommunikationsfrågor, såsom elektrificering af statens järnvägar, godstaxornas omarbetande, byggandet af inlandsbanan m. m. stå på dagordningen, synes det utskottet ej lämpligt att genom enskild motionärs initiativ söka framforcera en så i sig svårlöst fråga, som den hvilken förenämnda motion behandlar.

En sådan försiktighet är så mycket nödvändigare, som statsbanornas trafikinkomster under 50-årsperioden 1856—1906 icke mer än under 14 år uppgått till 3,6 % af anläggningskostnaderna och sålunda under 36 år af samma period icke varit tillräckliga att fullt täcka vare sig räntorna på anläggningskostnaderna eller nödiga utvidgningsarbeten och amorteringar. Dessutom har den finansiella ställningen sedan i fjol genom den då beviljade löneförhöjningen försämrats därhän, att den till statsverket ingående nettobehållningen för den närmare framtiden knappast torde kunna beräknas till mer än $\frac{2}{3}$ af den under närmast föregående år vanliga.

En utredning i föreliggande fråga kan, enligt utskottets mening, icke vinnas på mer än tvenne vägar, nämligen antingen genom tillgodogörande af den utländska erfarenheten eller genom egna experiment. Då nu tillräcklig eller tillämplig erfarenhet från andra länder ej förefinnes, är man härvidlag uteslutande hänvisad till att förskaffa sig sådan i eget land. Ett bifall till Andra Kammarens beslut i ärendet skulle därför, enligt utskottets uppfattning, leda till åtgärder, hvilka skulle komma att draga högst betydliga kostnader, utan att dessa med någon tillförlitlighet skulle kunna på förhand beräknas. Och denna omständighet torde, i betraktande af den förut omnämnda mindre gynnsamma ekonomiska ställningen för järnvägarna, vara egnad att ingifva betänkligheter.

Frågan torde alltså fortfarande böra hvila i afbidan på resultatet af en mera utvidgad erfarenhet särskildt från andra länder, hvilkas åtgöranden uti ifrågavarande hänseende ju sedan flera år tillbaka äro föremål för kungl. järnvägsstyrelsens särskilda uppmärksamhet.

På grund af hvad utskottet sålunda anført, hemställer utskottet,

att Första Kammarén icke måtte biträda Andra Kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 7 maj 1908.

På utskottets vägnar:

LARS BERG.
