

Nr 163.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg; given Stockholms slott den 24 februari 1927.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Departementschefen, statsrådet Meurling anför:

På min hemställan har Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition under utgifter för kapitalökning, punkt 11, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlåtas i ämnet, för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg för budgetåret 1927—1928 beräkna ett reservationsanslag av 600,000 kronor att utgå av lånemedel.

Sedan utredningen i ärendet blivit slutförd, anhåller jag att få underställa detsamma Kungl. Maj:ts prövning.

I denna fråga föreligger ett av särskilda delegerade den 2 juni 1926 avgivet betänkande och förslag angående ordnandet av bangårdsförhållandena i Göteborg, vilket finnes av trycket utgivet (statens off. utr. 1926: 16).

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 1 saml. 140 häft. (Nr 163.) 433 27 1

Vidare har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 22 december 1926 yttrat sig över berörda betänkande och förslag samt hemställt om beredande av medel för förslagets genomförande i vad ankommer på statens järnvägar.

Slutligen hava utlåtanden i ärendet avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 15 januari 1927, av byggnadsstyrelsen den 8 februari 1927 samt beträffande viss del av ärendet av statskontoret den 31 januari 1927 och av kommunikationsverkens lönenämnd den 5 februari 1927.

Historik.

Frågan om anordnande av en gemensam bangård för de till Göteborg ingående järnvägarna har sedan åtskilliga år tillbaka varit föremål för utredningar och undersökningar. Beträffande denna frågas utveckling må hänvisas till den redogörelse därför, som lämnats i delegerades betänkande; här skall endast i korthet erinras om följande:

I Göteborg finnas fyra järnvägsstationer, nämligen 1) *statens järnvägars station* vid Drottningtorget, till vilken västra stambanan och statsbanan genom Bohuslän (Bohusbanan) äro indragna, 2) *Bergslagernas järnvägars* (Bergslagsbanans) *station* mellan Bergslagsgatan och Märten Krakowgatan, vilken är slutstation för Bergslagsbanan och till vilken äro anslutna dels den av staten från och med år 1896 övertagna Väst kustbanan och dels Göteborg—Borås järnväg (Boråsbanan), 3) *Västergötland—Göteborgs järnvägs* (Västgötabanans) *station* vid Lilla Bommens torg och 4) *Göteborg—Särö järnvägs* (Säröbanans) *station* vid Slottskogsparken. De tre förstnämnda stationerna äro belägna inom ett område, som begränsas av i norr Märten Krakowgatan, i väster Lilla Bommens hamn och Nils Ericsonsgatan, i söder Drottningtorget, Burggrevegatan, Friggaplatsen och Friggagatan samt i öster Gullbergsån.

Västra stambanan, Bergslagsbanan och Bohusbanan äro framdragna över Olskrokens station, mellan vilken station och statsbanestationen i Göteborg västra stambanan och Bohusbanan använda samma järnvägslinje. Boråsbanan är vid Almedals station ansluten till Väst kustbanan och begagnar på sträckan från denna plats till Bergslagsbanans station Väst kustbanans spår. Västgötabanan, som är smalspårig, är framdragen å bro över Sæveåns mynning, varpå den efter att hava passerat Falutorget följer Märten Krakowgatan till Lilla Bommens torg.

Göteborgs centralbangårdsfråga torde kunna sägas hava väckts till liv därigenom att med statens övertagande av Väst kustbanan fråga uppkom om denna banas inledande till statens järnvägars station i staden.

Av järnvägsstyrelsen framlades år 1898 förslag till centralbangård med säckstation å Gullbergsvass, enligt vilket förslag bland annat för persontrafiken skulle uppföras en ny stationsbyggnad strax öster om statens järnvägars nuvarande stationshus, och skulle till samma personbangård indragas samtliga nu till Göteborg anslutande järnvägar med undantag av Säröbanan. Med anledning av en del anmärkningar mot förslaget framlades år 1899 ett nytt förslag till centralbangård, men ställde Bergslagernas järnvägsaktiebolag sig avvisande mot detta förslags genomförande.

Sedan stadsfullmäktige i Göteborg år 1903 utsett tre delegerade att underhandla i centralbangårdsfrågan, företogo dessa delegerade jämte delegerade för vederbörande järnvägar en granskning av åtskilliga nya förslag till bangårdsfrågans lösning, och beslöto stadsfullmäktige år 1905 att tillsvidare reservera de stadens områden, vilka enligt de inom järnvägsstyrelsen upprättade, med alternativ IV A och V betecknade förslagen skulle bliva tagna i anspråk för centralbangårdsanläggningen. Berörda två förslag inneburo bägge anläggande av centralbangård med säckstation å Gullbergsvass för

alla normalspåriga järnvägar utom Säröbanan och med personbangården förlagd något öster om Kilsгатans förlängning och godsbangården omedelbart nordväst om personbangården. Rangerbangård skulle enligt alternativ IV A anläggas vid Sävenäs och enligt alternativ V vid Olskroken. För Västgötabanan skulle enligt dessa förslag anordnas särskild bangård inom av Bergslagsbanan nu disponerat område. Efter det 1906 års riksdag beviljat medel för inköp av ett markområde vid Sävenäs, har nämnda område successivt till en del tagits i anspråk för rangerbangård m. m.

Under åren 1909—1913 granskade delegerade för samtliga intressenter ett av järnvägsstyrelsen år 1908 framlagt nytt bangårdsförslag, och framkom därvid ett något modifierat förslag, benämnt delegerades förslag, som vann dessas förord. Enligt detta förslag skulle anordnas gemensam bangård för alla till staden inlöpande normalspåriga banor utom Säröbanan med en central personstation av genomgångstyp vid Bohustorget (Levgrenska ängen), en större godsstation söder om Bergslagsbanans nuvarande station ävensom smärre lokala godsstationer å olika platser. Vid förnyade underhandlingar rörande detta förslag och ett i anslutning därtill utarbetat särskilt förslag till spårömläggningar vid och bortom Olskroken uppnåddes mellan intressenterna enighet i frågorna angående ombyggnad av Bohusbanans viadukt över Sävån, gatuport för Änåsvägen under västra stambanan samt spårömläggningar och markbyten vid och bortom Olskroken. Beträffande själva huvudfrågan resulterade förhandlingarna i ett av järnvägsstyrelsen år 1918 framlagt förslag, även detta byggt på principen om genomgångsstation. Huvuddragen i detta förslag voro anordnande av personstation vid Bohustorget, driftbangård öster om Almedals station, huvudgodsstation å Gullbergsvass, mindre godsstationer vid Olskroken och Almedal samt rangerbangård vid Sävenäs och eventuellt även vid Lärje. Västgötabanan föreslogs skola antingen bibehållas oförändrad med sin nuvarande station eller inledas normalspårig till den ifrågasatta centralstationen eller ock bibehållas normalspårig men med ny station å Gullbergsvass.

På grund av de stora kostnader, som ett omedelbart förverkligande av detta förslag redan i en första utbyggnad skulle medföra, framlade järnvägsstyrelsen år 1920 förslag till ett provisoriskt inledande av Västkustbanan till statens järnvägars station, och anförde styrelsen, att därigenom så stora driftkostnadsbesparingar skulle kunna vinnas, att ett genomförande av förslaget även såsom provisorium vore ekonomiskt motiverat. Då emellertid Göteborgs stad vägrade att lämna sin medverkan till förslaget förverkligande, framhöll järnvägsstyrelsen i samband med sina anslagsäskanden till 1921 års riksdag, att Västkustbanans inledande till statsbanestationen även utan stadens medverkan vore ur driftekonomisk synpunkt synnerligen förmånligt för statens järnvägar. I 1921 års statsverksproposition uttalade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet sin anslutning till vad styrelsen sålunda anförde men ansåg under det ovissa läge, vari frågan befunno sig, medel för ändamålet icke då böra reserveras.

Den 25 augusti 1921 beslöt stadsfullmäktige i Göteborg att med delegerade för järnvägarna återupptaga förhandlingarna i bangårdsfrågan samt utsågo för sådant ändamål, utöver dittillsvarande tre, ytterligare två delegerade. Med anledning av en av stadsfullmäktige gjord framställning förordnade Kungl. Maj:t den 21 oktober 1921 regeringsrådet L. A. V. Rydin att vara ordförande för av vederbörande utsedda delegerade för underhandling i fråga om förslag till centralbangård i Göteborg. De på grund härav återupptagna förhandlingarna hava resulterat i nu föreliggande betänkande och förslag till ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

Delegerades
förslag.

I sitt betänkande anföra delegerade till en början bland annat följande: Redan på ett tidigt stadium av de återupptagna förhandlingarna blev det för delegerade uppenbart, att man av kostnadsskäl måste övergiva tanken på att anlägga en centralstation av genomgångstyp vid Bohustorget (Levgrenska ången). Delegerades arbete inriktades i stället på en undersökning av möjligheterna att genom utbyggnad av statsbanestationen vid Drottningtorget erhålla en gemensam bangård. I detta syfte framlades i början av år 1922 ett förslag, i vilket angavos de utvecklingsmöjligheter, som vid ett bibehållande av nämnda station å dess nuvarande plats ansåges föreligga. Förslaget avsåg, att denna station skulle utvidgas allt efter trafikens krav på ökat utrymme, att Väst kustbanan skulle inledas till stationen och dess nuvarande ingångslinje omläggas från Gårda samt att möjlighet skulle beredas för Bergslags-, Borås- och Västgötabanorna att, när så framdeles ansåges önskvärt, inledas dit. Personstationerna vid Olskroken och Almedal samt rangerbangården vid Sävenäs voro avsedda att bibehållas, varjämte rangerbangården skulle utvidgas allt efter trafikens krav. Däremot skulle det nuvarande godsmagasinet vid Nils Ericsonsgatan, när så på grund av trafikens ökning bleve behöfligt, förflyttas till staden tillhörigt område mellan statsbanestationen och Bergslagsbanans station. Slutligen skulle erforderliga spårbindelser till hamnen anordnas från rangerbangården vid Sävenäs. Delegerade läto uppgöra jämförande approximativa beräkningar dels över kostnaderna för detta förslag till säckstation å statsbanestationens nuvarande plats samt för genomförande av ett modifierat förslag till genomgångsstation vid Bohustorget, dels ock angående de för båda förslagen erforderliga markarealerna.

Vid av delegerade företagen granskning av ovannämnda förslag vanns i stort sett enighet därom, att en gemensam huvudpersonstation borde hava sitt läge vid Drottningtorget. Emellertid framhölls av de enskilda banornas representanter, att kostnaderna för den föreslagna gemensamma stationen skulle för dessa järnvägar medföra betydande kapitalutlägg, vartill skulle komma ökade kostnader för drift och underhåll. Stationshus och vissa andra anläggningar borde därför bekostas av statens järnvägar. Sedan olika alternativ härutinnan diskuterats, tillsattes på förslag av stadens delegerade en kommitté för att undersöka möjligheten att till statsbanestationen sammanföra all persontrafik å statens järnvägar, Bergslagsbanan, Boråsbanan och Västgötabanan samt att till Bergslagsbanans station förlägga all godstrafik å dessa järnvägar.

Berörda utredningskommitté överlämnade till delegerade ett den 14 maj 1925 dagtecknat betänkande angående centralisering av järnvägstrafiken i Göteborg jämte tekniska, ekonomiska och övriga för frågans belysande erforderliga planer och uppgifter. Vid fullgörandet av sitt uppdrag hade kommittén utgått från följande förutsättningar, nämligen att de tekniska anordningarna för den centraliserade trafiken borde avpassas i huvudsak efter det nuvarande behovet och med begagnande i största möjliga utsträckning av redan befintliga anläggningar, att samtidigt dock skulle tillses, att i planerna goda möjligheter bereddades för anläggningarnas utvidgning utan större omflyttningar samt att, där på grund av centraliseringen ökad rörelse uppstode och sålunda en utvidgning eller ändring av de nuvarande anläggningarna bleve erforderlig, samtidigt med dessa arbeten borde företagas sådana moderniseringar, som kunde verka driftbesparande.

Delegerade anföra härefter, att utredningskommittén i anslutning till nyss angivna riktlinjer förordat ett under utredningsarbetet uppgjort förslag till första utbyggnad av en centralbangårdsanläggning, vilket i huvudsak innebär ett sammanförande av statens järnvägars, Bergslagens järnvägars och

Göteborg—Borås järnvägs person- samt paket- och ilgodstrafik till statens järnvägars nuvarande huvudstation och samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars nuvarande huvudstation. För ett genomförande av förslaget måste dels ovannämnda båda huvudstationer omändras och utvidgas, dels Olskrokens station i vissa avsenden omändras, dels ock nya ingångslinjer till statens järnvägars huvudstation anordnas för såväl Väst kustbanan och Göteborg—Borås järnväg som Bergslagernas järnvägar. Vidare innebär förslaget frigörande av västligaste delen av statens järnvägars och eventuellt även västligaste delen av Bergslagernas järnvägars nuvarande stationsområden för att därigenom möjliggöra framdragandet av en ny huvudgatutrafikled norrut från Drottningtorget. Med hänsyn till den avsevärda kostnaden för införande av Västergötland—Göteborgs järnväg till såväl person- som godsstationen — enbart för den senare anläggningen beräknad till 425,000 kronor — har kommittén ansett skäl knappast föreligga att för närvarande förorda ett sådant sammanförande.

Delegerade redogöra här efter för utredningskommitténs behandling av frågorna om fördelning av anläggningskostnaderna och de förvaltningskostnader, som beräknats uppstå efter centraliseringen. Härom anföres huvudsakligen följande:

I fråga om *fördelning av anläggningskostnaderna* hade utredningskommittén funnit sig kunna framlägga ett av kommitténs ordförande uppgjort förslag, vilket i huvudsak anslöte sig till i kungl. brevet den 31 oktober 1896 angående åtgärder för åstadkommande av ökning i statsbaneförvaltningens inkomster angivna grunder för privatbanors deltagande i kostnaden för de efter anslutning till statsbanestation uppstående utvidgningarna av sådan station för gemensamma ändamål. Fördelningsprocenten vore därvid bestämd efter av kommittén beräknade, av kommittén utvecklade grunder för uppdelning av förvaltningskostnaderna.

Ordförandens utgångspunkter vore följande. Beträffande anslutningskostnaderna borde skiljas mellan värdet av gamla anläggningar, varmed avsåges sådana, som funnes före de i centraliseringsförslaget angivna ändringar och utbyggnader, samt kostnaderna för de nya anläggningar, som bleve erforderliga för förslagets genomförande. Någon ersättning för gamla anläggningar syntes icke kunna tillkomma Bergslagernas järnvägar, emedan såväl statens järnvägar (på sin tid Göteborg—Hallands järnväg) som Göteborg—Borås järnväg med erläggande av anslutningsavgifter vid tiden för respektive järnvägars anslutning till Bergslagernas järnvägars station i Göteborg och sedermera i och med inbetalning av sina andelar i därefter tillkomna nyanläggningar för gemensamt behov ansåges hava åtminstone i stort sett fullgjort all skyldighet härvidlag. Visserligen tillkomme för statens järnvägars räkning ny trafik i och med att all dess lokala stycke godstrafik dithördes, men å andra sidan bortföle Väst kustbanans persontrafik. I vad statens järnvägars station anginge föreläge visserligen ej samma förhållande, emedan Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägar här bleve nyanslutande banor. Statens järnvägar krävde emellertid i andra fall för enskilda banors anslutning ej annan anslutningsavgift än ersättning för alla med anslutningen förenade kostnader, varför statens järnvägar ej heller i detta fall syntes böra framställa krav på ersättning för gamla anläggningar. I förslaget till fördelning av anläggningskostnaderna hade därför förutsatts, att inga anslutningsersättningar för gamla anläggningar ifrågakomme.

Det vid statens järnvägar vanliga kravet på enskild bana, som anslöte till statens järnvägar, nämligen att den anslutande banan skulle gälda alla med anslutningen förenade kostnader, ansåges ej heller befogat i nu föreliggande fall. Kungl. brevet den 31 oktober 1896 angåve nämligen såsom huvudsakligt skäl för engångskostnadens utkrävande, att den skulle motsvara förmånen för den enskilda järnvägen av att erhålla anslutningen. Här kunde ju dock ingalunda sägas, att anslutningen skulle för vederbörande enskilda järnvägar medföra sådana fördelar, att de rimligen skulle vara villiga påtaga sig några extra kostnader. Förutsättningarna i övrigt vore ock helt olika mot vad förhållandet vore, då i vanliga fall en enskild järnväg sökte anslutning till statens järnvägar.

Byggnadskostnaderna för de nya anläggningar, som avsåges i detta förslag, hade därför vid uppgörande av kostnadskalkylerna antagits fördelade på så sätt, att statens järnvägar ombesörjde anläggningarna inom statens järnvägars stationsområden och Bergslagernas järnvägar anläggningarna inom sitt stationsområde. Vardera av dessa järnvägsförvaltningar beräknade 5 % ränta å det av dem nedlagda kapitalet i de nyanläggningar, som ansåges som gemensamma anläggningar, vilken ränta därefter debiterades de olika järnvägarna efter vederbörande järnvägs trafikomfattning, beräknad enligt grunder, som angåves under avdelningen om fördelningen av förvaltningskostnaderna.

Enligt den sålunda föreslagna normen skulle årlig ränta efter 5 % å kostnaderna för de såsom gemensamma ansedda anläggningarna fördelas sålunda, att av räntan å kostnaderna för anläggningar å statens järnvägars huvudstation 65.14 % skulle åvila statens järnvägar, 19.10 % Bergslagernas järnvägar och 15.76 % Göteborg—Borås järnväg, av räntan å kostnaderna för anläggningar å Bergslagernas järnvägars huvudstation 62.51 % statens järnvägar, 22.90 % Bergslagernas järnvägar och 14.59 % Göteborg—Borås järnväg samt av räntan å kostnaderna för ombyggnad av Olskrokens station 62.215 % statens järnvägar och 37.785 % Bergslagernas järnvägar, varjämte kostnaderna för nytt huvudspår för Bergslagernas järnvägar mellan Olskroken och statens järnvägars huvudstation skulle förräntas ensamt av Bergslagernas järnvägar.

Kostnaden för ny ingångslinje för Väst kustbanan skulle i dess helhet förräntas av statens järnvägar samt kostnaderna för ny hamnrangerbangård förräntas av statens järnvägar och Göteborgs stad.

Vid av kommittén verkställd undersökning i fråga om vederbörande järnvägars *förvaltningskostnader* efter centraliseringen visade det sig, enligt vad kommittén anförde, att de i förenämnda kungl. brev den 31 oktober 1896 och kungl. brevet den 7 november 1919 angående ändring av och tillägg till bestämmelserna i förstnämnda kungl. brev angivna allmänna grunderna för fördelningsberäkning — d. v. s. med anlitande av medeltalet mellan trafikfaktorerna tåg, expeditioner och personbiljetter som uttryck för trafikarbetet — väl ägnade sig att gälla för beräkningen av arbetet för respektive järnvägar vid personstationen, men att däremot medeltalet mellan trafikfaktorerna tåg, vagnar och expeditioner icke gäve en riktig bild av fördelningen av arbetet mellan järnvägarna vid godsstationen; och framhöll kommittén i detta sammanhang, att de allmänna grunderna vore avsedda att gälla vid föreningsstationer i allmänhet, där all sorts trafik förekomme och där dessa grunder också visat sig rättvisa och lämpliga, men att det vore förklarligt, om dessa grunder vid en specialstation för enbart godstrafik kunde komma att bliva missvisande.

Efter att hava förklarlat anledningen till det oriktiga resultatet vid användande av de allmänna grunderna för fördelningsberäkningen vid godsstationen anförde kommittén, att enligt kommitténs uppfattning endast faktorn

expeditioner borde kunna ligga till grund för en överenskommelse om sammanförande till Bergslagernas järnvägars huvudstation av statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs fraktgodstrafik. För anslutningen till statens järnvägars huvudstation av Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs persontrafik samt paket- och ilgodstrafik skulle däremot de allmänna grunderna i oförmälda kungl. brev i huvudsak komma till användning.

Som sammanfattning anföra delegerade:

Av den verkställda utredningen framginge, att i tekniskt hänseende hinder icke syntes möta för genomförande av den av stadens delegerade ifrågasatta bangårdsanordningen.

Enligt detta förslag hade statens järnvägars anläggningar vid Göteborgs statsbanestation tagits i anspråk för den gemensamma person- och resgodstrafiken ävensom för den med de personförande tågen i stor utsträckning medföljande ilgodstrafiken. Bergslagernas järnvägars anläggningar hade tagits i anspråk för alla tre järnvägarnas fraktstyekegodstrafik och den lokala vagnslasttrafiken ävensom för rangeringen av Bergslagsbanans och Boråsbans godståg samt statens järnvägars godståg å Västkustbanan, under det att statens järnvägars rangerbangårdsanläggning vid Sävenäs användes för rangeringen av statens järnvägars godståg å västra stambanan och Bohusbanan. Nu befintliga anläggningar hade sålunda i huvudsak kunnat behållas och gjorts användbara med förhållandevis enkla förändringar. De egentliga nybyggnaderna inskränkte sig också till de nya infartslinjerna till statsbanestationen dels från Gårda för Västkustbanan och Boråsbanan och dels från Olskroken för Bergslagsbanan ävensom vissa expeditions-, magasins- och bangårdsutvidgningar vid de båda stationerna.

Kommittén hade företagit en undersökning för att utröna, vilka besparingar skulle kunna nås efter genomförandet av det av kommittén förordade centraliseringsförslaget. Härav syntes framgå, att särskilt med hänsyn till den minskning i personalantalet, förslaget väntades medföra, ej oväsentliga besparingar i vissa fall komme att uppstå. Med hänsyn till den mängd oberäkneliga faktorer, som framträdde, vore det uppenbarligen vanskligt att avgiva ett bestämt omdöme om storleken av de besparingar och den ekonomiska vinst, som enligt kommittébetänkandet skulle förväntas uppkomma efter realiserandet av ifrågavarande, av delegerade framlagda förslag. Detta förslag utgjorde emellertid på grund av bibehållandet av flertalet av de nuvarande anläggningarna givetvis den mest ekonomiska lösningen av bangårdsfrågan. Även ur synpunkten av de övriga intressen, staden och de olika järnvägarna hade att bevaka, finge förslaget anses tillfredsställande.

Med stöd av den sålunda verkställda utredningen anse sig delegerade böra förorda kommitténs förslag såsom det enda, vilket för en rimlig kostnad giver en god lösning av centralbangårdsfrågan.

Ifrågavarande förslag, vilket närmare åskådliggjorts å de vid betänkandet fogade ritningar, upptager såsom *första utbyggnad* följande arbeten:

1) Huvudpersonstationen.

a) *Stationshuset.* De nuvarande anordningarna i statens järnvägars stationshus bibehållas i huvudsak oförändrade. Dock erfordras mindre utökning av biljettexpeditionen och resgodsmagasinet för ankommande resgods, i vilket senare beredes plats för erforderliga tullokaler för den utlandstrafik, som kommer att tillföras stationen genom Väst kust- och Bergslagsbanornas anslutning.

På grund därav, att de avgående tågen i förslaget hänvisats till nya plattformar, förlagda norr om stationshusets vänthall, måste utgången från vänthallen till dessa plattformar förläggas till mitten av vänthallen, mitt emot biljettvestibulen. Utanför nämnda utgång anordnas utmed västra kortsidan av de nya plattformarna en mot dessa öppen tvärhall.

Utgången för ankommande resande blir densamma som för närvarande.

I och för framdragande av den nya huvudgatuleden norrut från Drottningtorget måste stationsbyggnadens västra flygel rivas. De i denna flygel nu befintliga expeditionslokalerna förläggas till en utefter förenämnda tvärhalls västra sida uppförd ny expeditionsbyggnad.

b) *Plattformar och tågspår.* Fyra nya plattformsspår anordnas norr om de nuvarande plattformsspåren, varigenom sammanlagda antalet plattformsspår kommer att uppgå till tio. Av plattformsspåren äro de fem sydliga avsedda att i huvudsak användas för ankommande tåg och de fem övriga för avgående tåg.

Mellan de nya personplattformerna utläggas särskilda resgodsplattformar.

c) *Ilgodsbangården.* Norr om personstationen anordnas en ny gemensam ilgodsbangård med erforderliga magasin och lastspårordningar m. m.

d) *Driftbangården.* För uppställning av persontågsätt och reservvagnar erforderliga spårgrupper äro avsedda att anordnas inom nuvarande ranger- och uppställningsbangården, och komma här att vidtagas erforderliga anordningar för tågsättens rengöring och iordningställande.

2) *Huvudgodsstationen.*

a) *Godsmagasinen.* För att kunna ombesörja samtliga banors lokala stycke-godstrafik uppföres ett nytt godsmagasin omedelbart öster om Bergslagernas järnvägars nuvarande magasin. Mellan det gamla och det nya magasinet uppföres en ny expeditionsbyggnad, avsedd för såväl ankommande som avgående trafik. Möjlighet finnes att, när så visar sig önskvärt, utföra en ny godsbangård för den smalspåriga Västergötland—Göteborgs järnväg omedelbart intill den nya magasinbyggnaden.

b) *Ranger- och lastspår m. m.* Frilastningsanordningarna förläggas till södra sidan av Bergslagernas järnvägars bangård och öster om det där befintliga stationshuset.

I övrigt förändras och moderniseras spårsystemet å Bergslagernas järnvägars bangård i den omfattning, som erfordras för att på ett tillfredsställande sätt kunna ombesörja såväl växling av vagnar för godsmagasin och frilastspår som ock behandling av Bergslagernas järnvägars, Väst kustbanans och Göteborg—Borås järnvägs godståg.

Behandlingen av västra stambanans och Bohusbanans godståg tänkes förlagd till Sävenäs rangerbangård och fortfarande som hittills skött av statens järnvägar.

Någon utvidgning av Sävenäs rangerbangård har icke förutsatts erforderlig i samband med centraliseringsförslagets genomförande.

3) *Hamnrangerbangården.*

Godsvagnarna till och från statens järnvägars hamnbana hava hittills i allmänhet rangerats å bangården vid statens järnvägars huvudstation.

Då nu denna bangård i sin helhet kommer att användas för persontrafikens behov, har en helt ny hamnrangerbangård för statens järnvägars hamnbana föreslagits utbyggd å Gullbergsvass mellan statens järnvägars och Bergslagernas järnvägars nuvarande stationsområden. Skötseln av range-

ringen å hamnbanan är avsedd att fortfarande handhavas av statens järnvägar.

4) *Ingångslinjerna.*

Väst kustbanans och Boråsbanans nya ingångslinje till personbangården avviker från den nuvarande linjen vid Gubbero skiljeväxel, belägen c:a 400 meter söder om den nuvarande Väst kustbanelinjens korsning med västra stambanan. Den nya linjen framföres å bank fram mot Gullbergsån för att där övergå i en omkring 300 meter lång viadukt, som korsar stadens gator och västra stambanans huvudspår i högt läge. Gullbergsbrogatan och Friggagatan måste därvid sänkas för erhållande av tillräckligt stor fri höjd under viadukten.

Linjen framgår över statens järnvägars gamla lokomotivstallsområde vid skansen Lejonet. Därvarande lokomotivstation kommer att försvinna, så snart den vid Sävenäs under uppförande varande lokomotivstationen blir färdig. Efter att hava korsat västra stambanan följer den nya linjen slutningen vid skansen Lejonet för att sedan framföras å bank och ansluta till personbangården ungefär vid den nuvarande s. k. Gullanderska vägövergången.

Den nuvarande viadukten in till Bergslagsbanans station bibehålles tills vidare för framförandet av Väst kust- och Boråsbanornas godståg.

Ny enkelspårig ingångslinje för Bergslagsbanan mellan Olskrokens station och personbangården anordnas vid sidan av västra stambanans huvudspår. Den nuvarande ingångslinjen mellan Olskroken och Bergslagsbanans station bibehålles för framförande av Bergslagsbanans godståg ävensom för växlings-tåg mellan Olskroken och huvudgodsbangården.

5) *Olskrokens station.*

Olskrokens station förändras med hänsyn till det ändrade läget av Bergslagsbanans ingångslinje till personbangården, varvid jämväl förbättrade plattformsanordningar å stationen genomföras.

Den föreslagna *framtida utbyggnaden* av de olika bangårdsanordningarna utgör i så gott som alla delar en direkt påbyggnad av de i den första utbyggnaden ingående anläggningarna och har tänkts omfatta följande arbeten:

a) *Huvudpersonstationen.* Plattformsspårens antal å personbangården är i framtidsförslaget utökad till 18. När så framdeles visar sig erforderligt, uppföres ett nytt stationshus med fasad åt Nils Ericsonsgatan och med ingång till stationen från denna gata. Utgången för ankommande resande förlägges till den nuvarande biljetthallen med utgång mot Drottningtorget.

b) *Ilgodsbangården.* Ilgodsmagasinet utbyggnad sker i direkt anslutning till det vid första utbyggnaden uppförda, och erforderliga lastspår anordnas öster om magasinet.

c) *Driftbangården.* Driftbangården förflyttas och förlägges i sin helhet öster om plattformsspåren mellan västra stambanans och Väst kustbanans ingångslinjer.

d) *Huvudgodsstationen.* Bergslagsbanans hela bangårdsområde avses taget i bruk för den lokala vagnlast- och stycke godstrafiken, varför godstågsrangeringen måste i sin helhet förläggas till Sävenäs och Lärje rangerbangårdar. Godsmagasinen utökas, varvid även nytt magasin uppföres på södra sidan om nuvarande bangården. Bangården för vagnslast gods utökas genom anordnande av nya lastspår å Gullbergsvass, där jämväl är planerad en ny tullgodsbangård med erforderliga magasin och lastspår.

e) *Ingångslinjerna.* Ingångslinjerna till personstationen planeras utbyggda mellan Olskroken och personbangården till fyra spår och Väst kust- och Boråsbanornas till ett för dessa banor gemensamt dubbelspår. De avgående huvudspåren mot Olskroken äro i förslaget förlagda norr om skansen Lejonet. Väst kust- och Boråsbanornas ingångslinje måste på grund av driftbangårdens utbyggnad omläggas från skansen Lejonet in till personstationen.

För Väst kust- och Boråsbanorna anordnas en särskild godstågsförbindelse över Olskrokstorget och Olskrokens bangård till Sävenäs rangerbangård, i samband varmed den nuvarande ingångslinjen för dessa banor till Bergslagsbanans station avses att borttagas.

f) *Olskrokens station.* Olskrokens station kommer att i framtiden bliva skiljestation för de olika huvudlinjerna norr- och österut, och anordnas i östra ändan av bangården skenfria korsningar mellan de olika huvudlinjerna ävensom mellan dessa och de olika godstågsspåren.

I förslaget har icke förutsatts Västgötabanans anslutning vare sig till person- eller godsstationen. Beträffande godstrafiken innebär förslaget emellertid möjlighet för järnvägen, vars godsbangård är förlagd utmed norra sidan av Märten Krakowgatan och öster om Trollhättegatan, att, när det befinner önskvärt, utföra en ny godsbangård omedelbart intill den planerade nya magasinsbyggnaden å den nya huvudgodsbangården. En liknande anslutning till personstationen har befunnits tekniskt möjlig men ansetts värdelös med hänsyn till de därmed för närvarande förenade oöverkomliga anläggningskostnaderna.

Delegerade övergå härefter att behandla *kostnaderna för förslagens genomförande* samt anföra beträffande anläggningskostnaderna och deras fördelning följande:

Delegerade hade förutsatt, att kostnaderna för mark och flyttning av stadens ledningar icke skulle drabba järnvägarna. Dessa kostnader inginge därför ej i de uppgjorda kostnadsberäkningarna liksom ej heller kostnaden för uppförande genom statens järnvägars försorg av ny expeditiönsbyggnad av provisorisk karaktär norr om statsbanestationens hall. Då statsbanestationens västra flygel enligt förslaget till första utbyggnad skulle rivas för att tillgodose stadens önskingar i fråga om framdragande av ny gatutrafikled mellan Nils Ericsonsgatan och stationshuset samt ny byggnad därför bleve erforderlig för att bereda plats för vissa i flygeln nu inrymda expeditioner, hade delegerade funnit skäligt, att statens järnvägar ensamma bestred kostnaden för denna expeditiönsbyggnads uppförande men erhöle kompensatiön härför från staden, och hade därför vid uppgörande av efterföljande förslag till överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och staden angående marköverlåtelse m. m. hänsyn tagits till denna kostnad.

Till de kostnader, vilka icke ansåges hänförliga till centraliseringsidén, hörde större delen av kostnaden för ny ilgodsbangård vid statens järnvägars huvudstation. Av kostnaden för nämnda bangård — 490,000 kronor — hade nämligen endast 100,000 kronor ansetts böra fördelas mellan statens järnvägar, Bergslagens järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag av den anledningen, att statens järnvägars nuvarande fraktgodsmagasin m. m. vid Nils Ericsonsgatan efter en till 100,000 kronor uppskattad omändring skulle kunna användas för ilgodstrafiken vid centraliseringen, därest icke för framdragande av gatutrafikled denna anläggning måst rivas. Det ytterligare erforderliga beloppet — 390,000 kronor — hade ansetts böra bestridas allenast av statens järnvägar, vilka jämväl härför skulle erhålla kompensatiön genom av staden gjorda markupplåtelse.

Kostnaden för den nya ingångslinjen för Västkustbanan och Boråsbanan hade ej heller hänförs till centraliseringsidén. Då denna anläggning erfordrats för statens järnvägar, även om Boråsbanan icke anslutits till statsbanestationen, hade statens järnvägar ansetts böra bestrida hela kostnaden för denna ingångslinje, men skulle Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag enligt föreliggande överenskommelseförslag delta i underhållskostnaden för ingångslinjen.

Vissa arbeten å personbangården, driftbangården och Olskrokens station ingingo likaledes icke i de till centraliseringsidén hänförs kostnaderna.

Kostnaden för den nya hamnrangerbangården skulle, enligt vad delegerade förutsatt, bestridas och förräntas av statens järnvägar och Göteborgs stad.

Förenämnda kommitté hade i sitt betänkande framhållit, att i det av kommitténs ordförande uppgjorda förslaget till fördelning av anläggningskostnaderna Göteborgs stad — utom vad beträffade kostnaden för hamnrangerbangården — för enkelhetens skull lämnats helt utom, men att kommittén med hänsyn till de stora fördelar, centraliseringsförslagets genomförande innebure för staden, förutsatte som en självklar sak, att staden till lämplig del jämte järnvägarna deltog i nybyggnadskostnaderna.

Sedan ombud för intressenterna utsetts för att uppgöra förslag dels till överenskommelse rörande fördelningen av kostnaderna för de nyanläggnings- och ändringsarbeten, som erfordrades för genomförande av centraliseringsförslaget, dels ock till erforderliga avtal angående skötseln av driften å de föreslagna gemensamma stationerna, hade ombuden med skrivelse den 3 februari 1926 till delegerade överlämnat förslag till dylika överenskommelser. Ombuden hade därvid anfört, att de, som godtagit de i ovan omnämnda kommittébetänkande angivna förutsättningarna angående vem som skulle hava att utföra arbeten å de av kommittén till gemensamma hänförs anläggningarna, av flera skäl enat sig om att föreslå den ändringen i kommitténs förslag, att kostnaderna för samtliga sådana anläggningar med undantag av anläggningarna å Olskrokens station måtte fördelas mellan alla tre järnvägarna.

Enligt verkställd detaljbearbetning av de uppgjorda kostnadsberäkningarna skulle byggnadskostnaderna för centraliseringsförslagets genomförande uppgå till följande belopp:

1. *Byggnadskostnader att fördelas mellan samtliga anslutande banor.*

a) *Inom S. J:s bangårdsområden:*

Personbangården	kr. 1,290,000: —	
Ilgodsbangården	» 100,000: —	
Driftbangården	» 400,000: —	
Kolgivningsanordningar	» 50,000: —	
Lokomotivpassagespår till B. J:s och G. B. J:s lokomotivstationer	» 125,000: —	
Nytt huvudspår för B. J. mellan Olskroken och S. J:s huvudstation	» 100,000: —	2,065,000: —

b) *Inom B. J:s bangårdsområde:*

Nytt godsmagasin	kr. 1,000,000: —	
Bangård för vagnslastgods	» 463,000: —	
Förändring av spårssystem	» 312,000: —	1,775,000: —

2. *Byggnadskostnader att fördelas mellan S. J. och B. J.:*

Ombyggnad av Olskrokens station	kr. 225,000: —	
---------------------------------------	----------------	--

3. *Byggnadskostnader att bestridas allenast av S. J.:*

Personbangården	kr.	235,000:—	
Ilgodsbangården	»	390,000:—	
Driftbangården	»	240,000:—	
Olskrokens station	»	10,000:—	
Ny ingångslinje för Väst kustbanan	»	1,625,000:—	2,500,000:—

4. *Byggnadskostnader att fördelas mellan S. J. och Göteborgs stad:*

Ny hamnrangerbangård	kr.	930,000:—
		<u>Summa kronor 7,495,000:—</u>

Därest varje bana deltog i de i förestående tabell under 1 och 2 angivna belopp i proportion till förut omförmälda, av utredningskommittén angivna fördelningsprocent för förvaltningskostnaderna, skulle beloppen fördelas sålunda:

Bidrag från	S. J. huvudstation		Olskrokens station		B. J. huvudstation		Summa kronor
	%	kronor	%	kronor	%	kronor	
Statens järnvägar	65.14	1 345 200	62.215	140 000	62.51	1 109 553	2 594 753
Bergslagernas järnvägsaktiebolag	19.10	394 400	37.785	85 000	22.90	406 476	885 876
Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag	15.76	325 400	—	—	14.59	258 971	584 371
Summa	100	2 065 000	100	225 000	100	1 775 000	4 065 000

Ombuden meddelade vidare, att på grund av under förhandlingarna från ombuden för de enskilda järnvägarna gjorda yrkanden, att bidragsbeloppen för de enskilda järnvägarna måtte fastställas till vissa bestämda belopp, statens järnvägars ombud förklarar sig villiga tillstyrka hos järnvägsstyrelsen, att ovan angivna bidragsbelopp måtte på så sätt anses fasta, att järnvägsstyrelsen åtog sig att utföra och i sin helhet bekosta alla här ovan angivna arbeten å statens järnvägars huvudstation och Olskrokens station, 2,290,000 kronor, och därtill bidraga till byggnadskostnaderna å Bergslagernas järnvägars station med ett fast belopp av 304,800 kronor. Bergslagernas järnvägsaktiebolags ombud hade å sin sida förklarar sig villiga att hos bolagets styrelse tillstyrka, att bolaget skulle åtaga sig att utföra och bekosta alla här ovan angivna arbeten å Bergslagernas järnvägars huvudstation med ovan angivna fasta bidrag från järnvägsstyrelsen och därtill ett fast bidrag för Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags del av 584,300 kronor. Då emellertid enligt Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags ombuds åsikt det icke kunde anses lämpligt att investera ett så stort nytt kapital i bolagets affär som 584,300 kronor och då sammanslagningen måste anses för Göteborgs stad innebära väsentligt större fördelar än för Göteborg—Borås järnväg, hade bolagets ombud härtill knutit den förutsättningen, att Göteborgs stad skulle bidraga med hälften av den på Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag fallande delen eller med 292,150 kronor, så att bolagets bidrag begränsades till sistnämnda belopp. Ombuden för Bergslagernas järnvägsaktiebolag hade där efter av samma skäl, som anförts av Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags ombud, ansett, att staden borde bidraga med halva den på Bergslagernas

järnvägsaktiebolag fallande delen av kostnaden, och därför endast förklarar sig villiga hos bolagets styrelse tillstyrka, att bolaget skulle bidraga med halva den på bolaget fallande delen av kostnaden eller 442,950 kronor. Göteborgs stads ombud hade slutligen förklarar sig villiga att tillstyrka, att Göteborgs stad med hänsyn till den fördel, som förslaget realiserande innebure för staden, måtte bidraga med ett belopp, beträffande vars storlek ombuden dock icke ansett sig kunna taga ställning.

Delegerade hade icke något att erinra mot det sålunda framkomna förslaget rörande det sätt, varpå statens järnvägar samt Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags utlägg för arbetena å statens järnvägars och Bergslagernas järnvägars huvudstationer skulle verkställas.

Som stadens delegerade icke ansågo sig kunna förorda bidrag från stadens sida till Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag för centraliseringsförslaget genomförande till så stora belopp, som bolagens ombud ifrågasatt, fördes i denna fråga särskilda förhandlingar, av vilka framgick, att centraliseringsförslaget skulle biträdas av bolagen, därest staden lämnade ett bidrag av 375,000 respektive 250,000 kronor. Stadens delegerade förklarade sig sedermera villiga att förorda bidrag å nyssnämnda belopp till nämnda bolag.

För den nya *hamnrangerbangården* å Gullbergsvass hade i samråd med representanter för hamnstyrelsen uppgjorts kostnadsberäkning jämte förslag till uppdelning av kostnaderna mellan Göteborgs stad och statens järnvägar.

Enligt denna beräkning skulle kostnaderna för hamnrangerbangården med undantag av kostnaderna för dels av bangårdsanläggningen föranledd väg-omläggning, dels ock av anläggningen betingad omläggning av stadens ledningar uppgå till:

för terrasseringsarbeten:

fyllning från sidoschakt	kronor 160,000:—
avröjning och planering	» 10,000:—
» ny bro över Gullbergsån	» 43,500:—
» bangårdsanordningar.....	» 80,000:—
» husbyggnader.....	» 25,000:—
» hägnad	» 14,000:—
» överbyggnad	» 472,200:—
» administration m. m.	» 125,300:—

Summa kronor 930,000:—

Av detta belopp skulle 280,000 kronor bestridas av staten och 650,000 kronor av staden, därvid fyllningen helt skulle bekostas av staden. Då emellertid fyllning å ifrågavarande område påginge sedan ett och ett halvt år tillbaka, syntes möjlighet föreligga, att detta arbete till större delen bleve verkställt utan kostnad för staden. I gynnsammaste fall kunde därför stadens kostnader för hamnrangerbangården nedbringas med omkring 180,000 kronor, motsvarande den beräknade kostnaden för fyllningen jämte därå belöpande administrationskostnad, eller till 470,000 kronor.

Kostnaderna för samtliga i föreliggande förslag för den första utbyggnaden avsedda nybyggnads- och förändringsarbeten ävensom dessa kostnaders fördelning framgå av följande, av delegerade upprättade sammanställning:

Anläggning	Beräknad kostnad Kr.	Statens järnvägar Kr.	Bergslagerernas järnvägsaktiebolag Kr.	Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag Kr.	Göteborgs stad Kr.
A. S. k. gemensamma anläggningar:					
Arbeten å S. J:s huvudstation	2,065,000	2,065,000	—	—	—
Ombyggnad av Olskrokens station	225,000	225,000	—	—	—
Arbeten å B. J:s huvudstation	1,775,000	304,800	¹⁾ 885,900	¹⁾ 584,300	—
Summa	4,065,000	2,594,800	¹⁾ 885,900	¹⁾ 584,300	—
B. Övriga anläggningar:					
Personbangården	235,000	235,000	—	—	—
Ilgodsbangården till den del kostnaden härför överstiger 100,000 kronor	390,000	390,000	—	—	—
Driftbangården	240,000	240,000	—	—	—
Olskrokens station	10,000	10,000	—	—	—
Ny ingångslinje för Väst-kust- och Boråsbanorna	1,625,000	1,625,000	—	—	—
Ny hamnrangerbangård	²⁾ 930,000	280,000	—	—	²⁾ 650,000
Summa för A och B	²⁾ 7,495,000	5,374,800	885,900	584,300	²⁾ 650,000
Stadens bidrag	—	—	— 375,000	— 250,000	+ 625,000
Summa kronor	²⁾ 7,495,000	5,374,800	510,900	334,300	²⁾ 1,275,000

I ovannämnda beräkning av anläggningskostnaderna ingå icke kostnader för erforderliga markförvärv och ej heller för de omläggningar av stadens ledningar av olika slag och anläggningar av nya ledningar, som erfordras på grund av centraliseringsförslagets genomförande. Delegerade hava förutsatt, att dessa kostnader bestridas av staden, som jämväl synes böra bekosta av förslaget föranledda gatuanläggningsarbeten.

De kostnader, staden i enlighet härmed skulle få vidkännas för tillhandahållande av för ifrågavarande ändamål erforderlig mark, som ej äges av staden, samt för av centraliseringen påkallad rivning av staden tillhöriga byggnader, uppförande å annan plats av nya byggnader i stället för de rivna, flyttning av byggnader och inlösande av byggnader m. m., uppgå enligt verkställda beräkningar till 1,081,425 kronor. För centraliseringsförslagets genomförande erforderliga gatu- och ledningsarbeten m. m. beräknas draga en kostnad av 687,100 kronor. Läggas härtill stadens bidrag till Bergslagerernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, 375,000 respektive 250,000 kronor, ävensom stadens andel i kostnaden för hamnrangerbangården eller minst 470,000 kronor, skulle stadens sammanlagda kontanta utlägg under första utbyggnadsstadiet komma att uppgå till minst 2,863,525 kronor.

Enligt en i ärendet åberopad, av fastighetsdirektören A. Gärde i Göteborg den 11 september 1926 upprättad markutredning utgör den mark, som Göte-

¹⁾ Skall minskas med stadens bidrag.

²⁾ Detta belopp torde, enligt vad ovan anförts, möjligen komma att minskas med 180,000 kronor.

borgs stad skulle överlåta till statens järnvägar, tillhopa omkring 250,000 kvadratmeter med ett sammanlagt värde av omkring 4,450,000 kronor samt den mark, som av statens järnvägar skulle överlåtas till staden, tillhopa omkring 100,000 kvadratmeter med ett sammanlagt värde av omkring 3,170,000 kronor.

Med hänsyn till vanskligheten dels att på grund av eventuella stadsplaneändringar nu kunna angiva framtida erforderliga omläggningar av gator och ledningar m. m. och dels att förutse framdeles rådande arbets- och materialpriser hava delegerade icke ansett sig böra verkställa någon beräkning av stadens kostnader i anledning av den slutliga utbyggnaden av de centraliserade bangårdsanordningarna.

I fråga om tiden för förevarande förslags genomförande hava delegerade utgått från att arbetena för centraliseringen skola påbörjas snarast möjligt efter det de föreslagna överenskommelserna i ämnet blivit slutligt bindande samt så bedrivs, att anläggningarna äro färdiga att tagas i bruk för den gemensamma trafiken senast tre och ett halvt år efter sagda tidpunkt.

Sedan enighet vunnits om ifrågavarande förslag till bangårdsanordningar, hava delegerade låtit uppgöra förslag till de för förslagens genomförande erforderliga överenskommelser. Dessa förslag, vilka äro såsom bilagor fogade vid delegerades betänkande, äro följande:

- 1) överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående marköverlåtelser m. m.;
- 2) överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående anläggandet av en ny hamnrangerbangård;
- 3)—5) överenskommelser mellan järnvägsstyrelsen, Bergslagens järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående
 - 3) ordnandet av bangårdsförhållandena i Göteborg (det s. k. anslutningsavtalet);
 - 4) skötseln av nämnda enskilda järnvägars persontrafik samt paket- och ilgodstrafik vid statens järnvägars huvudstation i Göteborg; och
 - 5) skötseln av viss statens järnvägars fraktgodstrafik och Göteborg—Borås järnvägs fraktgodstrafik vid Bergslagens järnvägars huvudstation i Göteborg;
- 6) överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Bergslagens järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss Bergslagens järnvägars personal i statens järnvägars tjänst;
- 7) överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående tillägg till överenskommelsen den 29 maj 1893 om villkoren för Göteborg—Borås järnvägs begagnande av bandelen Almedal—Göteborg m. m.;
- 8) överenskommelse mellan Göteborgs stad och Bergslagens järnvägsaktiebolag angående överlåtelse av mark från bolaget till staden m. m.;
- 9) överenskommelse, benämnt gåvobrev, mellan Göteborgs stad och Bergslagens järnvägsaktiebolag angående överlåtelse av mark från staden till bolaget m. m.; samt
- 10) överenskommelse mellan Bergslagens järnvägsaktiebolag och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående rätt för sistnämnda bolag att anlägga en godsbangård inom förstnämnda bolags stationsområde m. m.

Beträffande dessa överenskommelser anföra delegerade:

Samtliga avtal sammanhängde med varandra, i följd varav intet av dem vore bindande, med mindre även de övriga vore slutligt giltiga. Överens-

kommelserna mellan järnvägsstyrelsen och staden föresloges skola gälla under förutsättning bland annat, att desamma före den 1 juli 1927 godkäfts av Kungl. Maj:t och stadsfullmäktige. För att överenskommelsen mellan staden och Bergslagernas järnvägsaktiebolag samt berörda gåvobrev skulle bli giltiga, erfordrades bland annat godkännande av stadsfullmäktige före nämnda dag. Anslutningsavtalet mellan järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarna innehölle det villkor, att detsamma före omförmälda dag skulle hava godkänts av Kungl. Maj:t.

Såväl järnvägsstyrelsen som de enskilda banornas styrelser hade förklarat, att de ej hade något att erinra emot avtalsförslagen.

Genom lagakraftvunnet beslut av den 7 oktober 1926 hava stadsfullmäktige i Göteborg uppdragit åt stadens vederbörande myndigheter att å stadens vägnar ingå avtal i överensstämmelse med ovanberörda förslag till överenskommelser med rätt för myndigheterna att beträffande dessa avtalsförslag göra de ändringar och tillägg, vartill kunde finnas anledning, ävensom att vidtaga de på staden ankommande åtgärder för bangårdsförslagets genomförande. Därjämte hava stadsfullmäktige dels beviljat ovan omförmälda bidrag till Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags kostnader för bangårdsarbetena om 375,000 respektive 250,000 kronor, dels ock i övrigt anslagit medel för förslagets genomförande, såvitt på staden ankommer.

Järnvägsstyrelsen har meddelat, att sedan Bergslagernas järnvägsaktiebolag å extra bolagsstämma den 8 november 1926 för sin del godkänt ovan omförmälda avtalsförslag, samtliga förslag, vilka äro beroende av Kungl. Maj:ts godkännande före den 1 juli 1927, numera, med undantag av förslaget till överenskommelse angående övertagande i statens järnvägars tjänst av viss Bergslagernas järnvägars personal, av parterna undertecknats och utväxlats, dock med smärre ändringar i vissa av förslagen. Sedermera har järnvägsstyrelsen meddelat, att, efter det ytterligare förhandlingar i fråga om nyssberörda övertagna personals ställning i pensionshänseende ägt rum, ett nytt förslag till överenskommelse om övertagande i statens järnvägars tjänst av viss Bergslagernas järnvägars personal undertecknats och utväxlats mellan parterna, och har styrelsen underställt berörda avtalsförslag Kungl. Maj:ts prövning.

Av ovan omförmälda överenskommelser, däri järnvägsstyrelsen är kontrahent, torde följande, vilka synas vara av beskaffenhet att böra underställas riksdagens prövning, få såsom bilagor (1—4) fogas vid statsrådsprotokollet, nämligen överenskommelserna med Göteborgs stad angående markupplåtelse m. m. och angående anläggandet av en ny hamnrangerbangård, överenskommelsen med Bergslagernas och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg ävensom den senast upprättade överenskommelsen med Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande i statens järnvägars tjänst av viss Bergslagernas järnvägars personal.

Yttranden.

Järnvägsstyrelsen har anfört bland annat följande:

Med anledning av de av staden beviljade bidrag om 375,000 och 250,000 kronor till de enskilda järnvägarna ansåg styrelsen sig, innan den toge slutlig ställning till de framlagda överenskommelseförslagen, böra få undersökt, huruvida icke liknande bidrag kunde från staden utgå även till statens järnvägar för bestridande av de på dem fallande kostnaderna för centraliserings-

förslagets genomförande, och hemställde, att genom delegerades ordförandes bemedling underhandlingar härom måtte upptagas mellan stadens och styrelsens representanter hos delegerade.

Vid de underhandlingar, som med anledning härav upptogos, framhölls emellertid av stadens delegerade, att de, med hänsyn till de betydande uppföringar, staden skulle komma att ikläda sig enligt de föreliggande förslagen till överenskommelser mellan styrelsen och staden *dels* genom överlämnande av betydande, staden tillhöriga markområden, vilkas värde avsevärt överstege värdet å den från statens järnvägar till staden överlätna marken, *dels* genom utfästelser att flytta en del byggnader och att inlösa enskild mark, som utan ersättning skulle överlätas till statens järnvägar, vilka utfästelser beräknades uppgå till belopp, överstigande de av staden utlovade bidragen till de enskilda järnvägarna, *dels* och genom bekostande av vissa av järnvägsanläggningarna föranledda arbeten, icke ansett sig kunna hos stadsfullmäktige tillstyrka det ifrågasatta kontanta bidraget åt statens järnvägar.

Styrelsen hade alltså haft att konstatera, att något ytterligare bidrag icke syntes vara att påräkna från staden till statens järnvägar i ifrågavarande hänseende.

Trots att under sådant förhållande den genom trafikens centralisering beräknade driftbesparingen för statens järnvägars del till en början måste komma att hålla sig i minsta laget för att i och för sig kunna motivera ett ingående på en så stor affär och utgivandet av så stort kapital, som det här är fråga om, har järnvägsstyrelsen dock, med sikte på de stora fördelar, som stå att vinna genom det föreliggande centraliseringsförslagets förverkligande och som, efter hand som trafiken växer, i framtiden förstoras, funnit, att det måste vara till statens järnvägars fördel att få detta förslag genomfört på i överenskommelserna innefattade betingelser.

Beträffande de driftkostnadsbesparingar, som efter centraliseringen kunna påräknas för statens järnvägar, ävensom beträffande sättet för täckande av statens järnvägars kostnader för förslagets genomförande har styrelsen anfört:

Av den på föranstaltande av delegerade verkställda undersökningen hade framgått, att för statens järnvägars del skulle, i vad avsåge den egentliga järnvägstrafiken, vinnas en årlig driftbesparing av cirka 305,000 kronor.

Anläggandet av den nya hamnrangerbangården beräknades medföra en årlig driftbesparing i hamnväxlingen av 90,000 kronor, vilken besparing dock enligt bestämmelse i överenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående anläggandet av hamnrangerbangården i sin helhet skulle tillgodonjutas av trafikanterna på sådant sätt, att motsvarande sänkning företoges i till statens järnvägar utgående hamnbaneavgifter. Styrelsen hade icke haft något att häremot erinra, då det också måste anses vara ett järnvägens intresse, att dylika extra avgifter kunde hållas låga.

Genom centraliseringen skulle dessutom för statens järnvägar möjliggöras att förflytta Västkustbanans vid Bergslagsstationen nu befintliga lokomotivstation till statens järnvägars nya lokomotivstallsanläggning vid Sävenäs, varigenom beräknades kunna ernås en årlig besparing av cirka 40,000 kronor, utöver förräntning och amortering av härför uppstående byggnadskostnader.

Av de på statens järnvägar enligt överenskommelserna fallande kostnaderna för förslagets genomförande — 5,374,800 kronor — ansåge styrelsen 2,275,000 kronor, utgörande i huvudsak kostnaden för Västkustbanans nya ingångslinje samt för de utökade plattformsanordningarna vid statsbanestationen, vara av kapitalökningsnatur och sålunda böra bestridas med an-

slagsmedel och återstoden 3,099,800 kronor böra bestridas med medel ur förnyelsefonden.

De kostnader, som ansetts vara av beskaffenhet att böra bestridas av förnyelsefondsmedel, avsåge arbeten, som utgjorde antingen helt ersättande eller ock mer eller mindre omdaning av statens järnvägars nu befintliga anläggningar, varvid dock vore att märka, att i dessa kostnader inginge *dels* det belopp av 304,800 kronor, varmed statens järnvägar enligt § 7 i det s. k. anslutningsavtalet skulle bidra till utvidgning och förändring av Bergslagernas järnvägars nuvarande huvudstation, *dels ock* statens järnvägars andel i kostnaderna för den nya hamnrangerbangården. Nämnda båda arbeten torde få anses utgöra ersättning för sådana statens järnvägars nu befintliga anläggningar, som i samband med centraliseringsplanens genomförande måste i sin helhet slopas. I fråga om anläggningarna å Bergslagernas järnvägars huvudstation bleve visserligen Bergslagernas järnvägsaktiebolag ägare till dessa, men statens järnvägar tillförsäkrades genom vederbörande överenskommelse rätt att för all framtid få den del av sin trafik, som tidigare ombesörjts vid statens järnvägars motsvarande slopade anläggningar, ombesörjd vid Bergslagsstationen.

Av det på statens järnvägar fallande kostnadsbeloppet beräknade styrelsen, att av anslagsmedel skulle erfordras 600,000 kronor under budgetåret 1927—1928.

Styrelsen har därför hemställt, att för ifrågavarande ändamål måtte *dels* för budgetåret 1927—1928 anvisas ett kapitalökningsanslag av 600,000 kronor, *dels* av statens järnvägars förnyelsefond användas 3,100,000 kronor, varav under år 1927 200,000 kronor.

Vidare har styrelsen i fråga om de föreliggande förslagen till överenskommelser anfört följande:

Av förut omnämnda vidtagna smärre ändringar i överenskommelserna vore följande av saklig innebörd.

I överenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad hade efter framställning från staden den i § 7 mom. 3 angivna höjden för viadukt-konstruktionens underkant i Gullbergsbrogatans mitt ändrats från 16.0 till 16.9 meter, varjämte i samma § mom. 4, första stycket, gjorts det tillägg, att där spårväg finnes i gata skall avståndet mellan spårvägsspårets mitt och sidan av pelarstöd för viadukten vara minst 2.3 meter.

I § 17 av överenskommelsen angående skötseln av persontrafiken och i § 16 av överenskommelsen angående skötseln av fraktgodstrafiken hade tidpunkten för överenskommelsens trädande i kraft bestämts till den dag, de i det s. k. anslutningsavtalet innefattade anläggningarna äro färdiga att tagas i bruk för den gemensamma trafiken.

I detta sammanhang ville styrelsen beträffande andra stycket av § 18 i anslutningsavtalet, vari stadgades, att genom nämnda avtal icke göres någon inskränkning i den Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag genom överenskommelse den 29 maj 1893 medgivna rätt att för all framtid trafikera bandelen Almedal—Göteborg — vilket stadgande kunde synas överflödigt — framhålla, att det tillkommit endast på uttrycklig begäran av nämnda bolag och givetvis icke innebure något ställningstagande till frågan om omfattningen och innebörden av den rätt, 1893 års avtal givit bolaget.

Slutligen har järnvägsstyrelsen beträffande de i överenskommelserna med staden innefattade markupplåtelsefrågorna framhållit följande:

Staden skulle till statens järnvägar med full äganderätt överlämna all sådan i stadens eller enskild ägo varande mark, som erfordrades för genomförande av såväl den från början planerade utbyggnaden av statsbanesta-

tionen och ingångslinjerna dit som ock för framdeles erforderliga utvidgningar eller förändringar av dessa anläggningar.

Statens järnvägar överläte till staden sådan statens järnvägar tillhörig mark, som efter förslagets genomförande bleve frigjord från järnvägsanläggningar, häri inberäknat det område, varå statens järnvägars huvudverkstad för närvarande vore belägen, vilken sistnämnda mark bleve frigjord i samband med den av 1926 års riksdag beslutade förflyttningen av verkstaden till egendomen Fjällbo i Partille socken.

Till Bergslagens järnvägsaktiebolag överläte staden all mark, som erfordrades för såväl första som framtida utbyggande av anläggningarna vid dess huvudstation.

De delar av de av staden till statens järnvägar och Bergslagens järnvägsaktiebolag överlätna områdena, som erfordrades för den i första hand erforderliga utbyggnaden av stationsanläggningarna, skulle genast tillträdas av respektive järnvägar, medan för övriga av staden överlätna områden bestämts, att de icke skulle tillträdas förrän efter hand som de erfordrades för järnvägsanläggningarnas vidare utbyggande.

Beträffande värdet av de av respektive parter gjorda markupplåtelserna hänvisade styrelsen till ovanberörda markutredning.

Mot de i denna utredning angivna markvärdena hade styrelsen intet annat att erinra än att i fråga om vissa av de under avdelning C upptagna områden, som av statens järnvägar skulle överlätas å staden, de åsatta markpriserna syntes styrelsen vara väl lågt beräknade.

Sålunda ansåge styrelsen värdet å den till byggnadskvarter avsedda delen av området A, innehållande en areal av 5.600 kvm., böra sättas till 150 kronor i stället för 100 kronor, å området X till 15 kronor i stället för 10 kronor samt å området Y till 5 kronor i stället för 2 kronor, allt per kvadratmeter.

Med dessa av styrelsen såsom skäligen ansedda enhetspriser skulle summan av värdet å de till staden överlätna områdena komma att uppgå till 3,613,000 kronor i stället för av fastighetsdirektören beräknade 3,172,000 kronor.

Vidare torde angående nämnda markutredning böra erinras om *dels* att de i densamma upptagna i stadens ägo varande områdena C, G, H, R, S, T och U skulle till statens järnvägar överlämnas först efter hand som de erfordrades för järnvägsanläggningarnas vidare utbyggande samt att staden sålunda säkerligen för en lång tid framåt kunde skaffa sig inkomster genom desammas utarrendering till upplagsplatser eller för uppförande av byggnader eller andra anläggningar av mer eller mindre provisorisk natur, *dels* ock att värdet å de i enskild ägo varande områden, som staden skulle förvärva och överlämna till statens järnvägar — av fastighetsdirektören nu upptaget till 984,450 kronor — med ett belopp av 908,925 kronor innefattades i de till 1,081,425 kronor beräknade kostnader, som skulle drabba staden för förvärv av i enskild ägo varande mark.

Vid bedömande av skäligheten av de i överenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och staden innefattade markupplåtelserna torde från statens järnvägars sida viss hänsyn äver böra tagas till värdet av de markområden, staden i och för centraliseringsförslagets genomförande åtagit sig överläta å Bergslagens järnvägsaktiebolag. Dessa områden vore nämligen avsedda att komma till användning för utvidgning av den för samtliga intresserade järnvägars gemensamma fraktgodstrafik för all framtid upplätta Bergslagsstationen. Värdet å ifrågavarande områden vore i fastighetsdirektörens markutredning upptaget till ett sammanlagt belopp av 2,884,030 kronor, för vilket Bergslagens järnvägsaktiebolag icke lämnade annan ersättning än överlåtande till staden av ett till 350,000 kronor värderat område.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt byggnadsstyrelsen hava tillstyrkt förslaget, därvid det sistnämnda ämbetsverket anført:

»De för järnvägarna och trafikanterna besvärliga förhållanden, som i Göteborg föreligga, däri även inbegripet tillträdet till vissa stationer och gatuförbindelserna emellan desamma, göra det särdeles önskligt, att bangårdsfrågorna och därmed sammanhängande spörsmål snarast vinna sin lösning. Det föreliggande förslaget synes väl ägnat att avhjälpa berörda olägenheter. Trots den stora omfattningen av de för bangårdarna och deras framtida utvidgning tillmätta områdena är även sörjt för att plats finnes för den stora genomgående gatutrafiken såväl på båda sidor om bangårdarna utefter dessas längdriktningar som ock emellan desamma. Den nuvarande otillfredsställande förbindelsen mellan Drottningtorget och Bergslagens järnvägsstation förbättras i samband med avträdelse åt Göteborgs stad av det väster om statens järnvägars stationshus belägna området utefter Nils Ericsonsgatan, på samma gång som samfärdseln västerut från Gullbergsbrogatan underlättas genom den nuvarande viaduktens ersättande med den projekterade viadukten längs Gullbergsån till kajområdet vid Sæveån. Utrönande av bästa sättet för de olika järnvägarnas inledande till respektive bangårdar samt dessa järnvägslinjers korsningar i olika plan sinsemellan och med de stora gatulederna och gatuviadukterna har givetvis, särskilt med hänsyn till den delvis starkt kuperade terrängen, varit ett svårlöst problem, icke blott ur rent teknisk synpunkt utan även med hänsyn till anordningarnas inverkan på stadsbilden. Att mindre tilltalande viaduktanordningar måste uppstå är emellertid ofrånkomligt. Med hänsyn till järnvägsområdenas belägenhet är dock utseendefrågan av relativt mindre betydelse. De mest störande detaljerna torde dock kunna göras mindre märkbara i samband med den omläggning av stadsplanen, som oundgängligen erfordras och som för närvarande läter vara under arbete. Dessa stadsplaneändringar, vilka byggnadsstyrelsen framdeles torde få sig förelagda till granskning, hava emellertid ej inverkan på det föreliggande förslaget och därmed sammanhängande avtal, enligt vilket de med projektet sambörande stadsplaneändringarnas genomförande helt tillkommer Göteborgs stad.

En olägenhet, som ej kunnat undvikas, är järnvägens inkräktande på området närmast skansen Göta Lejon. Särskilt göra sig dessa ingrepp gällande, därest bangårdsanordningarnas slutliga utbyggande skulle fullt genomföras enligt föreliggande förslag. Möjlighet till mindre jämkningar vid det sista utbyggnadsstadiets slutliga utformning torde emellertid, enligt byggnadsstyrelsen inhämtat, förefinnas. Ehuru själva skansen ej beröres, är ingreppet i det bergsparti, varå byggnaden vilar, att beklaga såväl med hänsyn till stadsbilden som ur arkeologisk synpunkt, men torde dessa synpunkter näppeligen kunna göras gällande med hänsyn till trafikfrågans vikt och svårigheten att på annat sätt lösa densamma.»

Kommunikationsverkens lönenämnd har beträffande överenskommelsen angående övertagande av viss Bergslagens järnvägars personal i statens järnvägars tjänst anført bland annat följande:

I § 3 av ifrågavarande överenskommelse hade intagits bestämmelser rörande avlöningen till ifrågavarande personal efter densammas övergång till stats-tjänst.

Då innebörden av ifrågavarande bestämmelser syntes lönenämnden icke framgå tillräckligt tydligt av den avfattning, som i överenskommelsen givits åt nyssberörda paragraf, hade lönenämnden under hand från järnvägsstyrelsen inhämtat närmare kändedom rörande de grunder, som av bemälda sty-

relse och det enskilda järnvägsbolaget ansetts böra tillämpas beträffande ifrågavarande personals inordnande i det för statens järnvägar gällande lönesystemet.

Härvid hade upplysts, att med nu omhandlade bestämmelser i § 3 av överenskommelsen avsetts att föreskriva bland annat, att en var befattningshavare, som enligt överenskommelsen komme att från den enskilda järnvägen övertagas av statens järnvägar, vid övergången skulle placeras i den till vederbörande lönegrad hörande löneklass, som i det särskilda fallet vore erforderlig för att befattningshavarens sammanlagda inkomst av lön och dyrtidstillägg från tidpunkten för övergången icke skulle understiga den inkomst av lön, dyrorts- och dyrtidstillägg, han från samma tidpunkt skulle hava uppburit, därest han kvarstått i den enskilda järnvägens tjänst. Denna inplaceringsmetod skulle tillämpas oberoende av huruvida vederbörandes fasta lön enligt den vid statens järnvägar gällande löneplanen komme att över eller understiga den fasta lön, han uppburit eller från övergångstillfället skulle varit berättigad att uppbära vid Bergslagens järnvägar. För den händelse emellertid en placering i högsta löneklassen inom vederbörande lönegrad icke skulle vara tillfyllest till undvikande, enligt nyssangivna beräknings sätt, av inkomstminskning vid övergången, skulle befattningshavaren tilldelas ett personligt lönetillägg till täckande av vad i sådant avseende bruste.

Vid bestämmandet av befattningshavarens löneklass enligt nu angivna grunder skulle avlöningsförmånerna såväl vid den enskilda järnvägen som vid statens järnvägar alltid beräknas efter den ortsgroup, till vilken Göteborg vore hänförd. Förhållandet mellan avlöningarna å övriga ortsgropper skulle sålunda — även om befattningshavaren efter övergången komme att stationeras å ort inom annan ortsgroup — icke inverka på den grundläggande löneklassplaceringen.

Efter övergången till staten järnvägars tjänst skulle den övertagna tjänstemannen vara berättigad till uppflyttning i löneklass enligt de vid statens järnvägar gällande grunder, varvid skulle tillgodoräknas honom den tid, han innehaft den vid övergångstillfället från Bergslagens järnvägar utgående avlöningen. Befattningshavaren skulle därjämte vara tillförsäkrad rätt att vid varje särskild tidpunkt komma i åtnjutande av minst lika stor sammanlagd avlöning som den, vilken vid motsvarande tidpunkt skulle hava tillkommit honom, därest han kvarstått i den enskilda järnvägens tjänst. Eventuell avlöningsminskning skulle härvid i varje särskilt fall täckas genom ett rörligt personligt lönetillägg.

Det nu till sina huvudgrunder angivna sättet för beräkning av avlöningen till den personal, vilken komme att från Bergslagens järnvägar övertagas av statens järnvägar, skulle, enligt vad lönenämnden tillika fått bekräftat, i vissa fall komma att medföra ej oväsentliga löneförhöjningar.

Enligt lönenämndens mening borde nu omhandlade bestämmelser underkastas en formell omarbetning i förtydligande syfte, på det att någon tvekan om bestämmelsernas rätta innebörd och tillämpning i olika fall icke kunde förefinnas.

Med anledning av den i § 4 av överenskommelsen införda bestämmelsen, att de befattningshavare, som övergå i statens järnvägars tjänst och som äro delägare i Bergslagens järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, skola äga att med bibehållna skyldigheter och rättigheter kvarstå i sagda kassa, tillåte sig lönenämnden erinra, hurusom i 33 § av lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid kommunikationsverken föreskrivits, att från tillämpningen av samma lag kunna genom beslut av Konungen undantagas tjänstemän, vilka vid statens

övertagande av enskilt företag övergått till tjänst vid något av de verk, som avses i lagen. Då det i nu förevarande fall vore fråga om statens övertagande icke av ett enskilt företag utan allenast av vissa, vid ett dylikt företag anställda befattningshavare, syntes dessa icke kunna enbart med stöd av nyssberörda författningsrum medgivas befrielse från skyldigheten att tillhöra statens järnvägars pensionskassa, utan torde rörande denna fråga erfordras särskilt beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Slutligen ansåge sig lönenämnden böra meddela, att, enligt vad för lönenämnden från järnvägsstyrelsens sida uppgivits, antalet av de befattningshavare, som jämlikt ifrågavarande överenskommelse skulle från Bergslagernas järnvägar övertagas av statens järnvägar, under nu rådande förhållanden kunde beräknas till högst ett 50-tal. Det antoges emellertid, att vid den tidpunkt, då överenskommelsen skulle träda i kraft, antalet komme att hava betydligt nedgått.

Med anledning av vad lönenämnden uttalat har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag gemensamt underskrivit en förklaring rörande den vid överenskommelsens avslutande avsedda tillämpningen av densammas § 3. Denna förklaring överensstämde med vad av lönenämnden angivits utgöra innebörden av överenskommelsen, och styrelsen ansåge, att ett biläggande av denna förklaring till överenskommelsen kunde anses vara tillfyllest och att sålunda en omskrivning av själva överenskommelsen icke behövde ifrågakomma.

Berörda förklaring torde få såsom bilaga (5) fogas vid protokollet.

Slutligen har *statskontoret* meddelat, att enligt vad statskontoret inhämtat den ordinarie personal, som enligt ifrågavarande överenskommelse kunde komma att övergå från bolaget till statens järnvägars tjänst, genom delaktighet i Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa innehade en så förmånlig ställning i pensionshänseende — en ställning, som enligt överenskommelsen skulle bibehållas — att något utverkande av tilläggspension av statens järnvägars medel på sätt, som genom 1920 års riksdags beslut i anledning av propositionen nr 313 medgivits beträffande befattningshavare vid vissa angivna, av staten övertagna enskilda järnvägar, icke befunnits erforderligt i nu förevarande fall. Statskontoret, som icke funnit anledning till erinran mot överenskommelsen i vad den avser ordnandet av pensionsförhållandena för den personal, som sålunda övergår till statens järnvägar, har tillstyrkt godkännande av överenskommelsen i denna del.

Departements-
chefen.

Den nuvarande uppdelningen av de till Göteborg anslutande normalspåriga större järnvägarnas trafik på två huvudstationer, av vilka den ena har ett i staden mindre centralt läge, har länge ur många synpunkter befunnits otillfredsställande. Särskilt för statens järnvägar, som nödgats hava sin trafik uppdelad å bägge stationerna, hava olägenheterna med rörelsens fortgående utveckling blivit alltmera kännbara. Det har därför framstått såsom en angelägenhet av vikt att få åtminstone all statens järnvägars trafik i Göteborg koncentrerad till statens järnvägars stationsanläggningar, och har denna strävan jämväl kommit till uttryck i framställningar från järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t i ämnet.

Alltsedan 1890-talet hava utredningar och förhandlingar bedrivits i syfte att ernå en centralisering av bangårdsförhållandena i Göteborg. De förslag till frågans lösning, som därvid tidigare framkommit, hava emellertid icke förverkligats, och har orsaken härtill varit antingen att enighet om förslaget icke uppnåtts eller att, där man enats om de tekniska anordningarna, förslaget befunnits alltför kostsamt att genomföra.

Det av förenämnda delegerade nu framlagda förslaget till ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg avser i huvudsak en uppdelning av Västra stambanans, Väst kustbanans, Bohusbanans, Bergslagsbanans och Boråsbanans trafik å statens järnvägars och Bergslagens järnvägars huvudstationer i Göteborg efter trafikens art, så att persontrafiken jämte paket- och ilgodstrafiken sammanföras till statens järnvägars nuvarande huvudstation samt fraktgodstrafiken till Bergslagens järnvägars huvudstation. För den trafikerande allmänheten innebär förslagets genomförande uppenbara fördelar. Främst är därvid att beakta, att all persontrafik samlas till en station och till en för den största delen av allmänheten centralt belägen plats i staden med goda gatu- och spårvägsförbindelser. För ett stort antal genomresande bortfaller olägenheten av att vid ombyte av tåg nödgas färdas genom staden till en annan station med därav ofta uppkommande transportkostnader. För godstrafikanterna innebär en gemensam godsstation besparingar i tid och kostnader. För Göteborgs stad medför förslagets realiserande betydande fördelar. Staden vinner därigenom en god lösning av centralstationsfrågan, som så länge stått på dagordningen, och en mängd stadsplane- och markfrågor, som på grund av sitt sammanhang med bangårdsfrågan måst hållas svävande, kunna nu avgöras. Vidare medgiver planen möjlighet till utläggande av den av staden önskade parallellgatan till Nils Ericsonsgatan, och slutligen erhålles en genomgripande förbättring av vagnomsättningen å statens järnvägars hamnbana och en nedsättning i hamnspårsavgifterna. För de av förslaget berörda enskilda järnvägarna torde ej oväsentlig fördel uppstå därigenom, att de erhålla sin persontrafik förlagd till en betydligt centralare plats än för närvarande, en omständighet, som med hänsyn särskilt till konkurrensen med automobiltrafiken ej bör underskattas. Genom centraliseringen kunna helt säkert också förbättringar beträffande anslutningen mellan de olika banornas tåg vinnas. För statens järnvägar slutligen medför ifrågavarande centralisering förutom driftkostnadsbesparingar alla de trafiktekniska fördelar, som följa av att samtliga Göteborg berörande statsbanelinjer indragas till gemensamma bangårdsanläggningar. Bland andra är därvid att beakta den fördel, som ligger i bortfallandet av de nuvarande tidsödande och besvärliga växlingsrörelserna i Göteborg vid överförandet till Väst kustbanan av genomgående vagnar från Västra stambanan.

Förutom alla nu nämnda fördelar, vilka väl till större eller mindre del skulle hava ernåtts jämväl vid ett genomförande av de tidigare framlagda centraliseringsförslagen, tillkommer beträffande förevarande förslag ytterligare en omständighet, som talar för dess förverkligande. I förslaget, där utgångspunkten i första hand varit det nuvarande trafikbehovet, har man i väsentligt

större utsträckning än tidigare sökt bibehålla befintliga bangårdsanläggningar och utnyttja dem med jämförelsevis enkla förändringar. Sälunda är i motsats mot vad i tidigare förslag förutsatts statens järnvägars nuvarande stationsbyggnad i huvudsak avsedd att komma till användning för den centraliserade persontrafiken. De verkliga nyanläggningarna utgöras huvudsakligen av de nya ingångslinjerna till statens järnvägars station för Västkust- och Boråsbanorna samt för Bergslagsbanan ävensom en del utvidgningar och nybyggnader av vissa expeditions- och magasinlokaler samt av spår- och plattformsanordningar å bangårdarna. Samtidigt har planen för centraliseringen uppgjorts så, att för tillgodoseende av en framtida trafikökning bangårdsanläggningarna kunna efter hand utvidgas utan större omflyttningar. På grund härav beräknas den nu föreslagna centraliseringen i dess för nuvarande trafik avsedda första skede kunna genomföras för en kostnad, väsentligt understigande vad ett realiserande av de tidigare centraliseringsförslagen med nuvarande arbets- och materialpriser skulle hava medfört. Det lär därför kunna med fog sägas, att av alla hittills upprättade förslag det nu föreliggande innebär den ur ekonomisk synpunkt mest tillfredsställande lösningen av Göteborgs bangårdsfråga.

Enligt förslaget skulle de till 7,495,000 kronor beräknade kostnaderna för de i förslaget avsedda nybyggnads- och förändringsarbetena fördelas så, att ett belopp av 5,374,800 kronor skulle bestridas av statens järnvägar. Med hänsyn till det högst betydande kapitalutlägg, som statens järnvägar således skulle få vidkännas för förslagets genomförande, har det ifrågasatts, att statens järnvägar i likhet med de enskilda järnvägarna av Göteborgs stad skulle kunna erhålla ett kontant bidrag till sin andel av anläggningskostnaderna. Emellertid är att märka, att enligt de upprättade avtalen med staden statens järnvägar skulle erhålla markområden — staden nu tillhöriga eller ock avsedda att av staden förvärfvas för ändamålet — vilka äro av avsevärt större omfång och värde än den mark, som statens järnvägar såsom efter centraliseringen genomförande för järnvägsändamål obehövligen skulle överlåta till staden, och detta oavsett om järnvägsstyrelsens eller stadens värdering av sistnämnda mark lägges till grund för jämförelsen.

Det torde vid denna frågas bedömande slutligen böra beaktas, att av de utav centraliseringen berörda järnvägsföretagen statens järnvägar vinna de största fördelarna i trafikhänseende av förslagets genomförande och att dessa fördelar komma att framträda i högre grad ju mera trafiken ökas. Med trafikens tillväxt torde jämväl kunna påräknas en ökning av de driftkostnadsbesparingar, som med centraliseringen beräknas uppkomma för statens järnvägar och som redan nu torde utgöra en tillfredsställande förräntning av de medel, som skulle nedläggas i bangårdsanläggningarna. Det må ej heller förbises, att föreliggande förslag utgör resultatet av långvariga förhandlingar och att detsamma i olikhet med tidigare förslag lyckats ena de stridiga intressena i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden och till vad i övrigt i denna fråga förevarit har jag kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande för-

slag innebär en ur statens synpunkt godtagbar lösning av bangårdsfrågan i Göteborg, och anser jag mig därför kunna förorda förslagets genomförande.

Jag övergår härnäst till de av järnvägsstyrelsen med vederbörande träffade avtalen.

I det av delegerade framlagda förslaget till avtal med Göteborgs stad angående marköverlåtelse m. m. hava vidtagits vissa smärre ändringar, vilka ej föranleda någon erinran från min sida.

Mot avtalet med Göteborgs stad angående anläggande av den i centraliseringsförslaget ingående hamnrangerbangården samt det mellan de olika järnvägsförvaltningarna upprättade s. k. anslutningsavtalet, vari stadgats om uppdelning av trafiken å de bägge stationerna samt om parternas deltagande i de i centraliseringsförslaget innefattade arbetena å berörda stationer och i kostnaderna för dessa arbeten m. m., synes ej heller vara något att erinra.

Vidkommande avtalet angående övertagande av viss Bergslagernas järnvägars personal i statens järnvägars tjänst synes den av parterna avgivna förklaringen rörande tillämpningen av avtalets bestämmelser om ifrågavarande personals löneställning vid och efter övertagandet tillgodose det önskemål om förtydligande av berörda bestämmelser, som framställt av kommunikationsverkens lönenämnd. Med hänsyn härtill och då avtalet i övrigt icke givit anledning till erinran, vill jag tillstyrka, att ifrågavarande avtal godkännes. Med anledning av vad lönenämnden anfört i fråga om undantagande av vissa av de övertagna befattningshavarna från tillämpningen av lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid kommunikationsverken, må framhållas, att ett undantagande från tillämpningen av nämnda lag av personal, som från ett enskilt järnvägsföretag övergått i statens järnvägars tjänst utan att företaget övertagits, icke på grund av bestämmelsen i 33 § i sagda lag kan anses överlämnat åt Kungl. Maj:t, varför riksdagens medgivande härtill torde böra utverkas.

Vad slutligen beträffar övriga av järnvägsstyrelsen upprättade avtal, är överenskommelsen angående skötseln efter centraliseringen av persontrafiken samt paket- och ilgodstrafiken vid statens järnvägars huvudstation uppgjord i huvudsaklig överensstämmelse med vanligen gällande avtal i fråga om statens järnvägars gemensamhetsstationer. Med hänsyn till att Göteborg—Borås järnväg är i förhållande till de två övriga parternas järnvägar jämförelsevis liten har dock beträffande nämnda järnvägs förvaltnings- och underhållskostnader stadgats, att denna järnvägs sammanlagda sådana bidrag icke må för något år överstiga 27 % av Göteborg—Borås järnvägs inkomst under samma år vid statens järnvägars huvudstation av såväl dess avsända persontrafik som hälften av inkomsten av dess avsända och anlända paket- och ilgodstrafik. Detta procenttal motsvarar ungefärliga medeltalet av Göteborg—Borås järnvägs motsvarande kostnader vid Bergslagernas järnvägars station för skötseln av dess trafik därstädes. — Även överenskommelsen angående skötseln av fraktgodstrafiken vid Bergslagernas järnvägars station är i sina huvuddrag lika med statens järnvägars vanliga överenskommelser och i vad avser tiden för beräkning av förvaltningsbidraget lika med statens

järnvägars nuvarande kontrakt beträffande nämnda station. I fråga om förvaltningsbidraget vid denna station har i anslutning till vad i centraliseringsförslaget förutsatts endast trafikfaktorn »antal fraktgodsexpeditioner» lagts till grund för beräkningen av berörda bidrag. — Tilläggsavtalet till 1893 års överenskommelse om villkoren för Göteborg—Borås järnvägs begagnande av bandelen Almedal—Göteborg m. m. innehåller endast sådana kompletteringsbestämmelser i fråga om nämnda järnvägs rätt att trafikera berörda bandel, som nödvändiggöras av att järnvägens persontåg komma att införas till statsbanestationen.

Nu omförmälda tre avtal föranleda ingen erinran från min sida.

För genomförande av det nu förordade centraliseringsförslaget erfordras i vad på statens järnvägar ankommer, såsom förut nämnts, ett belopp av tillhoppa 5,374,800 kronor. Härav torde i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag 2,275,000 kronor bära äskas såsom kapitalökningsanslag och återstoden, avrundad till 3,100,000 kronor, utgå ur statens järnvägars förnyelsefond. Jag anser mig jämväl bära tillstyrka, att på sätt styrelsen hemställt för ifrågakvarande ändamål dels för budgetåret 1927—1928 äskas ett anslag av 600,000 kronor och dels under år 1927 av förnyelsefondsmedel användes ett belopp av 200,000 kronor.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1:o) godkänna härvid fogade överenskommelser dels mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående marköverlåtelser m. m. och angående anläggande av en ny hamnrangerbangård, dels mellan järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg, dels ock mellan järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss nämnda bolags personal i statens järnvägars tjänst;

2:o) medgiva, att den i § 4 av sistnämnda överenskommelse omförmälda personal, som efter övergången i statens järnvägars tjänst kvarstår såsom delägare i Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, må undantagas från tillämpningen av lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk;

3:o) medgiva, att för ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg må av statens järnvägars förnyelsefond tagas i anspråk ett belopp av högst 3,100,000 kronor; samt

4:o) för samma ändamål för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av länemedel, av kronor 600,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Överenskommelse

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad.

§ 1.

Föreliggande överenskommelse avser beredande av möjlighet *dels* att förändra statens järnvägars nuvarande huvudstation i Göteborg till personstation för samtliga till Göteborg anslutande järnvägar, *dels* att anlägga ytterligare två järnvägsspår å linjen Almedal—Göteborg, *dels ock* för ordnande av en ny gatutrafikled norrut från Drottningtorget.

§ 2.

Mom. 1. Göteborgs stad överlåter till statens järnvägar med full äganderätt:

dels de å bifogade ritning, märkt B y b r b litt. G N:o 471 (bil. 1)¹⁾ med röd färg och bokstäverna D, F, P och V angivna markområdena, att av statens järnvägar tillträdas den 1 oktober 1927; dock med den begränsning, att den till bygmästaren Per Nilsson utarrenderade tomtplatsen icke får tillträdas förrän den 1 april 1928;

dels de å samma ritning med *grön* eller *brun* färg samt bokstäverna C, G, H, R, S, T och U angivna områden, att tillträdas, när desamma bliva för järnvägsändamål erforderliga, dock icke förrän den 1 april eller 1 oktober, som infaller två år efter därom från statens järnvägar gjord framställning, och tidigast den 1 oktober 1940.

Vad angår området G skall emellertid, därest detta delvis skulle före den 1 oktober 1940 erfordras för utvidgning av stationsanläggningarna, desamma i härfor behövlig utsträckning av staden avträdas till statens järnvägar den 1 april eller 1 oktober, som infaller två år efter därom av statens järnvägar gjord framställning, dock icke tidigare än den 1 april 1931.

Vidare förbinder sig staden att, sedan stadsplan fastställts, vari de å bifogade ritning, märkt B y b r b litt. G N:o 472 (bil. 2)¹⁾, med *grön* färg och bokstäverna Z, Z₁, Z₂, Å, Ö och A₂ angivna områdena upptagits såsom trafikområde eller såsom allmän plats, avsedd för annat ändamål än gata och torg, samt staden erhållit rätt till expropriation av områdena, förvärva samma områden och därefter överlåta dem till statens järnvägar att tillträdas när områdena bliva för järnvägsändamål erforderliga, dock icke förrän två år efter därom från statens järnvägar gjord framställning och tidigast den 1 juli 1935.

Ytterligare förbinder sig staden att, sedan stadsplan fastställts, vari de å sistnämnda ritning med *grön* färg och bokstäverna A₃ och A₄ betecknade områdena upptagits såsom trafikområde eller såsom allmän plats, avsedd för annat ändamål än gata och torg, samt staden erhållit rätt till expropriation av områdena, förvärva samma områden och därefter överlåta områdena å statens järnvägar att av statens järnvägar tillträdas den 1 januari 1928.

Därest statens järnvägar skulle anse erforderligt att anbringa tryckbankar utanför området A₃, skall staden vara skyldig att utan ersättning tillsläppa härför erforderlig mark, som emellertid i övrigt må av staden disponeras;

¹⁾ Här utesluten.

gällande detta åtagande dock endast under förutsättning att staden erhåller rätt till expropriation av den för tryckbankarna erforderliga marken.

Mom. 2. Områdena överlätas av staden i det skick, de vid tillträdet befinnas, med förbehållen rätt för staden och andra ägare av byggnader inom områdena att före områdenas avträdande borttaga å desamma befintliga statens järnvägar ej tillhöriga byggnader och andra övriga anläggningar.

Mom. 3. Även efter det statens järnvägar tillträtt det med F betecknade området, skall staden äga rätt att utan ersättning hava de tre å detta område och söder om den nya ingångslinjen från Almedal belägna bostadshusen kvarliggande samt disponera ett av dessa byggnader upptaget och där omkring beläget område, vilket område å förutnämnda ritning bil. 1 markerats genom heldragen blå streckning, med skyldighet för staden att bortflytta byggnaderna och avträda området, så snart området erfordras för järnvägsändamål, dock icke tidigare än den 1 oktober, som infaller två år efter uppsägning.

§ 3.

Mom. 1. Statens järnvägar överlåta å Göteborgs stad med full äganderätt dels de å ritningen bil. 1 med *gul* färg och bokstäverna A, E, J och K angivna områdena, att av staden tillträdas så snart dessa områden icke längre bliva för järnvägsändamål erforderliga, dock senast den 1 oktober 1932;

dels de å ritningen bil. 2 med *blå* färg och bokstäverna X och Y angivna områdena med därå befintliga husbyggnader, att av staden tillträdas den 1 oktober 1927;

dels ock de å sissnämnda ritning bil. 2 med *gul* färg samt bokstäverna A₁, A₅, A₆ och A₇ angivna områdena, att av staden tillträdas ett år efter därom gjord framställning, dock icke tidigare än vid den tidpunkt, då områdena erfordras för breddning av de utefter områdena löpande vägarna eller för utförande av gatuviadukt över järnvägen, skolande staden — med undantag för området A₁ — bekosta sådana anordningar, som till följd av områdenas utnyttjande för stadens behov kunna efter järnvägsstyrelsens prövning befinnas erforderliga för säkerställande av järnvägslinjen.

Mom. 2. I mom. 1 angivna områden A, E, J, K och A₁ skola till staden överlämnas i avröjt skick.

Mom. 3. Järnvägsstyrelsen förbinder sig att, om och när en ny huvudstationsbyggnad med fasad mot Nils Ericsonsgatan framdeles kommer att uppföras, till staden, därest staden så påfordrar, överlåta det å ritningen bil. 1 med *grå* färg och bokstaven B betecknade området utan annan ersättning än att staden gottgör statens järnvägar på grund av områdets avstående för statens järnvägar uppkommande ökade kostnader.

Mom. 4. Staden förbinder sig att utefter den nya stationsbyggnaden åt Nils Ericsonsgatan anordna en öppen plats med en bredd av minst 30 meter, genomgående huvudtrafikleder oberäknade.

§ 4.

I § 2 och § 3 mom. 1 omnämnda överlåtelser ske å ömse sidor utan annan ersättning — fränsett den i § 3 mom. 1, sista stycket, omnämnda gottgörelsen — än att staden vid tillträdet av området A eller del därav till statens järnvägar utgiver ett belopp av femtiotusen (50,000) kronor.

Intill dess de ömse sidor överlåtna områdena av den nya ägaren tillträdas, äger förutvarande ägaren utan någon inskränkning nyttja områdena och uppbära alla inkomster av desamma liksom förutvarande ägaren har skyldighet vidkännas alla för tiden intill tillträdesdagen belöpande skatter, utskylder och onera för områdena.

§ 5.

Genom ett den 6 februari 1918 upprättat, av stadsfullmäktige den 6 juni samma år godkänt avtal angående omläggning av Bohusbanans, Bergslagsbanans och Västra stambanans ingångsspår å Olskrokens station m. m. har staden å statens järnvägar överlätit vissa, i avtalet med bokstäverna N, O och A betecknade områden, med föreskrift bland annat att överenskommelse om ersättning och övriga villkor för överlåtelsen framdeles skulle träffas. Genom nu föreliggande avtal är sådan överenskommelse träffad, och innefattar denna, att utöver de markområden, som, enligt vad ovan sagts, genom detta avtal överlätits å staden, ingen ersättning skall av statens järnvägar utgivas för berörda med N, O och A betecknade områden, ävensom att statens järnvägar fritagas från skyldighet att, därest sistnämnda områden eller delar därav framdeles icke vidare tagas i anspråk för järnvägsändamål, till staden överlåta områdena. Enahanda befrielse från återställningsskyldighet skall gälla i fråga om det i avtalet den 6 februari 1918 omförmälda till statens järnvägar överlåtna området P.

§ 6.

Mom. 1. Markområdena överlämnas å ömse sidor fria från såväl annan in-teckning än nedan i mom. 2 omförmälda som icke in-tecknat intrång; dock fritagas parterna å ömse sidor från skyldighet att förete gravationsbevis härom.

Mom. 2. Staden medger, att de två servitutsin-teckningar, som enligt kontrakt av den 9 april 1877 och den 17 oktober 1882 besvara vissa delar av de i § 3 omförmälda, med blå färg angivna områdena och fastställt i ^{775/13454} mantal Gårda i Örgryte socken, den ena den 31 mars 1879 § 76 och den andra den 3 oktober 1892 § 192, icke behöva dödas genom Kungl. järnvägsstyrelsens försorg.

Mom. 3. Alla handlingar, som erfordras för lagfarts vinnande å de öm-sesidigt överlåtna områdena, skola av staden och statens järnvägar tillhanda-hållas respektive statens järnvägar och staden. Lagfartskostnaderna betalas av respektive nya ägare.

§ 7.

Mom. 1. Staden medger Kungl. järnvägsstyrelsen rätt att utan ersätt-ning över de å i § 2 omnämnda ritning bil. 1 med svart streckning å röd färg samt bokstäverna L och M utmärkta områdena anordna viadukter för Västkustbanans anslutning såväl till huvudpersonstationen som ock till Sä-venäs rangerbangård över Olskrokens station samt att avgiftsfritt förfoga över de delar av dessa områden, som dels upptagas av grunden för viaduk-terna uppbärande pelare och bockar, dels ock ytterligare erfordras vid före-fallande reparation och ändring av viadukterna. Det område, som upptages av nuvarande fastigheten Nr 19 i 12 roten, må tagas i anspråk för nämnda ändamål den 1 oktober, som infaller två år efter uppsägning, och övriga områden den 1 april 1928.

Den Kungl. järnvägsstyrelsen sålunda medgivna rättigheten gäller dock, i vad den avser de delar av områdena L och M, som icke ägas av staden, endast under förutsättning, att sådan stadsplan fastställs, att staden er-håller rätt till expropriation av nämnda delar av områdena.

Mom. 2. Staden ansvarar för, att nyssnämnda områden icke besväras av in-teckning, nyttjanderätt eller servitut, som kan hindra områdenas använ-dande för angivna ändamål eller medföra skadeståndsskyldighet för statens järnvägar på grund av områdenas användande för samma ändamål.

Mom. 3. Viadukterna skola framdragas på sådant sätt, att konstruktio-nens underkant förlägges på en höjd över Göteborgs stads nollplan av minst

17,3 meter i Friggagatans mitt och i Riddargatans mitt, 16,9 meter i Gullbergsbrogatans mitt samt 16,6 meter i mitten av Gullbergsbrogatans fortsättning över Olskrokstorget ävensom i Norra Ågatan nuvarande mitt. Stadens nollplan är härvid förutsatt ligga 10,2 meter under havets medelvattenyta.

Mom. 4. Pelarstöden för den inom området L anordnade viadukten skola i Friggagatan, Gullbergsbrogatan och Norra Ågatan ävensom i eller invid Gullbergsån placeras på sätt i bifogade ritning, märkt By b r b litt G N:o 474 (bil. 3)¹ närmare anges under iakttagande att, där spårväg finnes i gatan, avståndet mellan spårmitten och sidan av pelarstöden skall vara minst 2,3 meter. Tillika skola de pelarstödd, som ligga i eller invid Gullbergsån, utföras på sådant sätt, att Gullbergsån kan omläggas i enlighet med vad å nyssberörda ritning anges och fördjupas till 2,25 meter under medelvattenytan.

Pelarstöden för den inom området M anordnade viadukten skola i Riddargatan och Gullbergsbrogatans fortsättning över Olskrokstorget placeras på sådant sätt, att dessa gator kunna framdragas med en fri körbanebredd av 14 meter samt tvenne 4 meter breda gångbanor. Mellan körbana och gångbanor må placeras erforderliga pelarstödd för viadukterna.

Mom. 5. Kungl. järnvägsstyrelsen utfäster sig tillse, att vid bestämmandet av lägen för pelarstödd och bockar för viadukten inom området M nämnda pelarstödd och bockar icke placeras eller utföras på sådant sätt, att staden därigenom förorsakas onödiga kostnader för anläggning av nya ledningar samt flyttning eller förstärkning av inom områdena ifråga belägna ledningar.

Mom. 6. Staden skall vara berättigad att på egen bekostnad inom de delar av områdena L och M, som icke upptagas av för viadukterna erforderliga pelare och bockar, verkställa erforderliga gatu- och kajarbeten ävensom dränerings-, rörlednings- och muddringsarbeten, dock skola vid dessa arbetens utförande iakttagas de bestämmelser, som vederbörande banbefäl vid statens järnvägar med hänsyn till trafiksäkerheten kan finna nödigt meddela.

§ 8.

Staden förbinder sig att ingå till Kungl. Majt med framställning om fastställelse av sådan stadsplan eller å sådan ändring i gällande stadsplan, som betingas av de i detta avtal omhandlade järnvägsanläggningarnas utförande; och skall dylik framställning göras beträffande de i § 2 mom. 1 omnämnda områdena D, F, P, V, Z, Z₁, Z₂, Å, Ö, A₂, A₃ och A₄ samt de i § 7 omnämnda områdena L och M inom sex månader efter det detta avtal blivit giltigt och de i § 2 mom. 1 omnämnda områdena C, G, H, R, S, T och U inom sex månader efter det statens järnvägar enligt bestämmelsen i nämnda mom. gjort framställning om områdenas tillträdande.

§ 9.

Mom. 1. Staden tillförsäkras rätt att inom de till statens järnvägar överlättna områdena bibehålla sina befintliga ledningar av olika slag. Likaledes skall staden äga att på sin bekostnad framdraga nya ledningar inom såväl de nu upplättna som övriga statens järnvägars områden, där så med hänsyn till statsbanans befintliga eller planerade anläggningar kan ske, under villkor att hinder eller fara för järnvägstrafiken icke därigenom uppstår, samt med skyldighet att lämna statens järnvägar ersättning för de kostnader, statens järnvägar kunna få vidkännas till följd av ledningsarbetenas utförande och ledningarnas befintlighet inom statens järnvägars områden.

¹) Här utesluten.

Mom. 2. I följd av blivande järnvägsanläggningars utförande erforderliga ändringar eller förstärkningar av stadens inom järnvägsområdena befintliga ledningar skola utföras och bekostas av staden. Kungl. järnvägsstyrelsen förbinder sig dock att härvidlag låta utföra sina arbeten på sådant sätt, att onödiga kostnader icke härigenom åsamkas staden, i den mån detta ej medför oskäligen kostnad eller olägenhet för statens järnvägar.

§ 10.

Staden skall äga tillträde till järnvägsområdena för anläggning, tillsyn och underhåll av i § 9 innefattade ledningar, varande staden skyldig att härvid iakttaga de särskilda villkor och bestämmelser, som vederbörande banbefäl med hänsyn till trafiksäkerheten kan finna nödigt meddela. För skada, som vid utförandet av sådana arbeten inom järnvägsområdena kan genom järnvägsdriften tillfogas personal, vilken av staden användes för arbetenas utförande, är staden ansvarig.

§ 11.

Mom. 1. Staden medger, att den s. k. Gullanderska vägövergången vid Odinsplatsen samt vägövergången vid Ranängsgatan få av statens järnvägar avstängas för trafik över järnvägsområdet mot det att statens järnvägar androrna en ny vägövergång för kör- och gångtrafik i spårens plan öster om Skansen Lejonet, å plats, som är angiven å den i § 2 omnämnda ritningen bil. 1. För denna nya vägövergång erforderliga tillfartsvägar på ömse sidor om järnvägsspåren bekostas av staden. I den mån dessa tillfartsvägar komma att ligga å statens järnvägar tillhörig mark, äger staden utan ersättning använda den för ifrågavarande vägar erforderliga marken.

Mom. 2. Vägövergången vid Ranängsgatan får dock icke, förrän vid den tidpunkt, då staden är skyldig bortflytta de i § 2 mom. 3 omnämnda bostadshusen inom området F, avstängas för trafik till dessa bostadshus från Friggagatan.

Mom. 3. När den i § 16 mom. 1 omförmälda viadukten kommit till stånd, äga statens järnvägar avstänga den ovan i mom. 1 omförmälda nya vägövergången vid Skansen Lejonet ävensom den i västra delen av Olskrokens station nu befintliga plankorsningen.

§ 12.

Genom §§ 9, 10 och 11 här ovan upphävas mom. g och h i § 2 av det den 25 november 1882 upprättade kontraktet mellan Kungl. Maj:t och Kronan å ena sidan och Göteborgs stad å andra sidan angående utvidgning och reglering av statens bangård i Göteborg.

§ 13.

Under den tid, gator inom områdena G och H samt tillfartsvägar dit äro upplåtna för allmän trafik, skall staden bestrida såväl underhåll som renhållning och belysning av desamma.

§ 14.

Staden åtager sig att utföra och bekosta på grund av de i § 7 innefattade viadukternas framdragande erforderlig sänkning av Friggagatan, Riddargatan, Gullbergsbrogatan och dess fortsättning över Olskrokstorget samt Norra Ågatan. Dessa gatusänkningar skola vara utförda senast ett år efter framställning därom från Kungl. järnvägsstyrelsen.

§ 15.

Framtida underhållet ävensom erforderlig renhållning av och belysning å de i §§ 11 och 14 angivna gatudelarna skall bestridas av staden.

§ 16.

Mom. 1. När så framdeles befinnes erforderligt, dock tidigast år 1940, skall en gatuviadukt anordnas över spåranordningarna öster om Skansen Lejonet.

Mom. 2. Likaså skola, när så framdeles befinnes erforderligt, gatuviaukter anordnas över Väst kustbanan vid St Pauligatans förlängning och vid Blekeallén. Efter hand som dessa viadukter öppnas för gatutrafik, skola statens järnvägar äga rätt att avstänga samtliga de mellan Örgrytevägen och Gullbergsbrogatan belägna vägövergångarna i spårplanet.

Mom. 3. Staden skall äga rätt att anordna en gångviadukt över Väst kustbanan vid Dämmevägen. I kostnaden härför deltaga kontrahenterna med hälften vardera.

Mom. 4. Vid i mom. 1 och 2 angivna viadukters anläggning skola statens järnvägar utföra och bekosta de delar av viadukterna, som ligga över statens järnvägars befintliga och blivande spår, med de stöd, som uppbära dessa delar av viadukterna, varemot staden skall utföra och bekosta gatuanordningarna utanför spåren. Beträffande sättet för dessa viadukters och tillfartsvägars ävensom i mom. 3 omnämnda gångviadukts utförande skall överenskommelse härom för varje särskilt fall träffas mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och staden.

Mom. 5. Kungl. järnvägsstyrelsen och staden förbinda sig ömsesidigt att vid disposition av vederbörande markområden tillse, att sådana åtgärder icke vidtagas, som kunna väsentligen försvåra eller förhindra i denna paragraf omhandlade gatuviaukters anordnande, samt att icke påfordra någon ersättning för sådan statens järnvägar eller staden tillhörig mark, som kan komma att tagas i anspråk för viadukterna eller dessas tillfarter.

Mom. 6. Kan enighet icke uppnås mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och staden ifråga om tidpunkten och sättet för viadukternas och tillfartsvägarnas anordnande och de nuvarande plankorsningarnas avstängande, skall fråga härom hänskjutas till Kungl. Maj:t för avgörande.

Mom. 7. Framtida underhållet samt renhållning och belysning av gatudelarna ävensom av kör- och gångbanor å viadukterna skola bekostas av staden, varemot underhållskostnaderna för själva viaduktkonstruktionen skola bestridas av den part, som bekostat utförandet.

§ 17.

Innan huvudritningar till större husbyggnader samt brobyggnader eller viadukter fastställas av Kungl. järnvägsstyrelsen, skall Göteborgs stadsfullmäktige beredas tillfälle häröver avgiva yttrande; ankommande det på järnvägsstyrelsen att vid ritningarnas fastställande taga den hänsyn till stadsfullmäktiges önskemål, som styrelsen prövar utan oskäligen kostnad eller olägenhet för statens järnvägar kunna ske.

§ 18.

För den händelse fråga skulle uppstå om anslutning till statens järnvägars huvudstation i Göteborg av andra järnvägar än Bergslagernas järnvägar och Göteborg—Borås järnväg samt vederbörande intressenter icke kunna enas om sådan anslutning eller villkoren därför, skall, därest staden så påfordrar, frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

Vid bestämmande av ersättningen till statens järnvägar för sådan anslutning må icke medräknas ersättning för den mark, som genom denna överenskommelse överlåtits å statens järnvägar.

§ 19.

Vad angår andra bestämmelser än de i §§ 10, 16 mom. 6 samt §§ 17 och 18 intagna skall tvist angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller i samband därmed stående rättsförhållanden avgöras av skiljemän enligt lag.

§ 20.

Denna överenskommelse är träffad under följande villkor:

1) att densamma före den 1 juli 1927 av Kungl. Maj:t godkännes samt
2) att före samma dag föreligga definitivt godkända överenskommelser mellan

a) Kungl. järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående *dels* ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg (anslutningsavtal), *dels* skötseln av Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs persontrafik samt paket- och ilgodstrafik vid statens järnvägars huvudstation i Göteborg, *dels ock* skötseln av viss statens järnvägars fraktgodstrafik och Göteborg—Borås järnvägs fraktgodstrafik vid Bergslagernas järnvägars huvudstation i Göteborg;

b) Kungl. järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående anläggning av en ny hamnrangerbangård å Gullbergsvass;

c) Göteborgs stad och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående den mark, som erfordras för den gemensamma godsbangårdens nuvarande och framtida behov;

d) Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående anslutning av sistnämnda bolags fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars huvudstation i Göteborg.

§ 21.

Kungl. järnvägsstyrelsen förbinder sig tillse, att de överenskommelser, som omnämnas i § 20 mom. 2 a) här ovan, komma att innehålla de bestämmelser, vilka angivas i härhos bilagda förslag till sådana överenskommelser, samt att överenskommelserna ej utan Göteborgs stads medgivande ändras i vad de röra sådana bestämmelser, som äro avsedda att vara för all framtid gällande, ävensom i vad angår bestämmelserna i § 19 i det s. k. anslutningsavtalet.

Av detta avtal äro två exemplar undertecknade och utväxlade.
Stockholm och Göteborg den 30 november 1926.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

T. A. TÖRJESON.

Göteborg i drätselkammaren, å andra avdelningen, den 30 november 1926.

Aug. Åkesson.

Erik Hellgren.

Sven Steen.

Ernst G. Kristensson.

G. A. V. Dahlin.

C. O. Forselius.

C. V. Grahn.

A. Gärde.

Bilaga 2.

Överenskommelse

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad angående anläggande av en ny hamnrangerbangård å Gullbergsvass i Göteborg, på sätt närmare framgår av bifogade ritning, märkt Bybrb litt. G. nr 473 (Bil. 1)¹⁾, och beskrivning (Bil. 2)¹⁾.

§ 1.

Göteborgs stad tillhandahåller all för anläggningen med därtill hörande tillfartsspår och övriga anordningar erforderlig mark.

§ 2.

Staden ombesörjer och bekostar alla erforderliga terrasseringsarbeten, ballastering, stensättning och makadamisering, erforderliga ändringar eller förstärkningar av inom eller utom bangårdsområdet befintliga ledningar ävensom områdets dränering. I samband med spåranläggningens utförande erforderliga ändringar av gator eller vägar utföras och bekostas likaledes av staden.

§ 3.

Statens järnvägar och staden bestrida till hälften vardera alla kostnader för spår- och växelläggning, signal- och säkerhetsanordningar ävensom erforderliga vattenkastare, men skola dessa arbeten utföras av statens järnvägar.

§ 4.

Statens järnvägar utföra och bekosta erforderliga husbyggnader samt vagnvåg och belysningsanläggning inom hamnrangerbangården.

§ 5.

Arbeten å i gator belägna spår skola utföras å tider och på sätt, varom särskilt överenskommes mellan staden och statens järnvägars vederbörande myndigheter.

§ 6.

Bangårdens trafikering ombesörjes av statens järnvägar.

§ 7.

Det förbilligande av driften å Göteborgs hamnbana, som beräknas bliva en följd av hamnrangerbangårdens anläggande, skall i sin helhet tillgodonjutas av trafikanterna på sådant sätt, att sänkning företages i till statens järnvägar utgående hamnbaneavgifter. Sådana avgifter skola vara avpassade så, att de täcka endast de merkostnader, som uppstå för järnvägen till följd av den tyngre och mer tidsödande växlingen inom hamnbanans område i jämförelse med växling till lastnings- och lossningsplatser inom statens järnvägars egna bangårdar, men ej ränta och amortering å statens järnvägars anläggnings- och underhållskostnader för anläggningen.

§ 8.

Statens järnvägar utföra och bekosta underhållet av spåröverbyggnad och övriga anordningar å den nya hamnrangerbangården, varemot staden skall

¹⁾ Här utesluten.

bestrida kostnaderna för underhåll av inom bangårdsområdet befintliga vägar, gator och staden tillhöriga ledningar.

§ 9.

Renhållning och belysning av hamnrangerbangårdsområdet utföras och bekostas av statens järnvägar.

§ 10.

Statens järnvägar få ej göras ansvariga för den skada, som genom gnistor eller rök från å bangården eller tillfartsspåren till denna befintliga lokomotiv eller annorledes kan åkomma anläggningar eller upplag inom Göteborgs stad tillhöriga markområden.

§ 11.

Staden är berättigad att tillösa sig bangårdsanläggningen mot värdet av den del därav, som bekostas av statens järnvägar. Värdet får dock icke sättas högre än de å anläggningen av statens järnvägar nedlagda anläggningskostnaderna.

§ 12.

Om framdeles utvidgning eller förändring av i denna överenskommelse innefattade anläggningar komma att erfordras, skola de bestämmelser, som innefattas i detta avtal, tillämpas jämväl med avseende å dylik utvidgning eller förändring.

§ 13.

Denna överenskommelse gäller intill utgången av år 1950 och därefter intill dag, som infaller två år efter uppsägning; dock upphör överenskommelsen omedelbart, så snart staden begagnat sig av sin inlösningsrätt.

§ 14.

Tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse eller i samband därmed stående rättsförhållanden avgöres av skiljemän enligt lag.

§ 15.

Denna överenskommelse är träffad under villkor, att densamma före den 1 juli 1927 godkännes av Kungl. Maj:t.

Av denna överenskommelse äro två lika lydande exemplar undertecknade och utväxlade.

Stockholm och Göteborg den 24 november 1926.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Göteborgs hamnstyrelse.

AXEL GRANHOLM.

AXEL CARLANDER.

T. A. TÖRJESON.

Nils Bengtsson.

Överenskommelse

mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående ordnande av bangårdsförhållandena i Göteborg.

(Anslutningsavtalet.)

Mellan Kungl. järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag varder härigenom överenskommet att på nedan angivna villkor sammanföra statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs person-, paket- och ilgodstrafik till statens järnvägars huvudstation samt samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars huvudstation.

För detta ändamål skola nämnda stationer ävensom Olskrokens station omgestaltas på sätt närlagda ritning, märkt Bybrb litt. G N:o 466 (bil. 1)¹⁾, angiver; och skola, såsom jämväl å ritningen utmärkes, i samband härmed såväl Västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg som Bergslagernas järnvägar genom nya ingångslinjer anslutas till statens järnvägars huvudstation.

Rörande här omhandlade anläggningars vidare utveckling i mån, som trafiken kräver utvidgningar och ändringar, har utarbetats ett icke bindande förslag enligt närlagda ritning, märkt Bybrb litt. G N:o 467 (bil. 2)¹⁾.

A. Anslutning till statens järnvägars huvudstation av Västkustbanan, Bergslagernas järnvägar och Göteborg—Borås järnväg samt nämnda stations ävensom Olskrokens stations omgestaltning.

§ 1.

Västkustbanan samt Bergslagernas järnvägar och Göteborg—Borås järnväg skola inledas och sedermera för all framtid vara anslutna till statens järnvägars huvudstation; och skola Bergslagernas järnvägars samt Göteborg—Borås järnvägs person-, paket- och ilgodstrafik för all framtid på de närmare villkor, som genom särskild överenskommelse bestämmas, tillsammans med statens järnvägars trafik av samma slag genom statens järnvägars försorg ombesörjas vid nämnda station.

§ 2.

Mom. 1. Kungl. järnvägsstyrelsen åtager sig att i huvudsaklig överensstämmelse med förutnämnda ritning bil. 1 utföra och i sin helhet bekosta:

- a) utvidgning och förändring av statens järnvägars huvudstation;
- b) förändring av Olskrokens station med därav påkallad omläggning av Bergslagernas järnvägars ingångslinje dit;
- c) ett nytt huvudspår för Bergslagernas järnvägar mellan Olskrokens station och statens järnvägars huvudstation;
- d) ett förbindelse-spår mellan statens järnvägars huvudstation samt Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs lokomotivstationer vid Bergslagernas järnvägars huvudstation; samt
- e) ny ingångslinje för Västkustbanan och Göteborg—Borås järnväg till statens järnvägars huvudstation, häri inberäknat en till statens järnvägars

¹⁾ Här utesluten.

huvudstation ansluten säkerhetsanläggning för skiljeväxeln i nuvarande linjen vid Gubbero.

Mom. 2. Dessutom åtager sig Kungl. järnvägsstyrelsen att i samband med ovanstående anläggningar utan kostnad för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag föranstalta om utförandet av den å förenämnda ritning bil. 1 angivna nya hamnrangeringsbangården.

§ 3.

För ombesörjande av i § 1 omnämnda trafik skola följande anläggningar vid statens järnvägars huvudstation användas för gemensamt bruk, nämligen expeditionslokaler, dag- och manskapsrum för konduktörspersonal, väntsalar och andra för allmänheten upplåtna anläggningar, plattformar, godsmagasin, lastkajer, kolgivningsanordningar och spårplaneringar med tillhörande säkerhetsanläggningar, allt i den omfattning dessa anläggningar uti den i § 1 omnämnda överenskommelsen angivas såsom anläggningar, vilka skola gemensamt underhållas. Tillika skola Bergslagernas järnvägar och Göteborg—Borås järnväg vara berättigade att emot ersättning, varom särskilt överenskommes, använda statens järnvägars å stationen befintliga ångcentral för uppvärmning av personvagnar, vändskivor samt anordningar för vattentagning till lokomotiv. Däremot skola de ej vara berättigade att begagna övriga statens järnvägar tillhörande, nu eller framdeles å stationen befintliga byggnader och anläggningar samt anstalter för förvaring av inventarier och materialier, såvida ej särskild överenskommelse därom träffas.

Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag skola äga rätt att utan ersättning inom statens järnvägars huvudstations område å platser, som av statens järnvägar anvisas, uppföra sådana förråds- och manskapsbyggnader m. m., som erfordras för skötseln av järnvägarnas vid stationen uppställda personvagnar och lokomotiv.

§ 4.

Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag skall äga rätt att för framförande av sina bantåg till och från statens järnvägars huvudstation för all framtid begagna Västkustbanans nya ingångslinje till stationen i nu avsedd eller annan framtida sträckning på de villkor, som bestämmas genom tillägg till nu gällande överenskommelse mellan dåvarande Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolag (sedermera statens järnvägar) och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag av den 29 maj 1893 angående anläggning, underhåll och skötsel av Almedals station och om villkoren för Göteborg—Borås järnvägs begagnande av bandelen Almedal—Göteborg.

B. Sammanförande till Bergslagernas järnvägars huvudstation av statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs fraktgodstrafik.

§ 5.

Bergslagernas järnvägars huvudstation skall för all framtid begagnas såsom huvudgodsstation för såväl Bergslagernas järnvägars som statens järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs fraktgodstrafik, såväl vagnslast- som stycke gods, ävensom levande djur, som befordras lösa, exkl. hundar och dylika djur.

Bergslagernas järnvägsaktiebolag åtager sig att på de närmare villkor, som genom särskild överenskommelse bestämmas, å den gemensamma huvudgodsstationen för all framtid ombesörja statens järnvägars och Göteborg—

Borås järnvägs ovannämnda godstrafik tillsammans med sin egen godstrafik av samma slag, dock att vad angår sammansättning, upplösning och expediering av godståg åtagandet endast gäller Väst kustbanans och Göteborg—Borås järnvägs godståg till och från Göteborg.

I denna § innefattade bestämmelser avse icke sådant vagnlast- och fraktstuckegods, som är adresserat till eller avsändes från *dels* hamnbanestationerna i Göteborg, *dels* och nu befintliga eller efter framställning från Göteborgs stad av samtliga kontrahenter gemensamt beslutade, framdeles möjligen tillkommande, för olika stadsdelar avsedda godsstationer av mera lokal karaktär.

Bestämmelserna i denna § avse icke, att Västra stambanans och Bohusbanans godståg skola sammansättas, upplösas eller expedieras å Bergslager-nas järnvägars huvudstation, och innebära icke heller hinder för någon av kontrahenterna att å annan station än Bergslager-nas järnvägars huvudstation själv ombesörja sammansättning, upplösning eller expediering av sina godståg.

§ 6.

Bergslager-nas järnvägsaktiebolag åtager sig att i huvudsaklig överens-stämmelse med förutnämnda ritning bil. 1 utföra utvidgning och förändring av Bergslager-nas järnvägars nuvarande huvudstation.

§ 7.

Till kostnaderna för i § 6 angivna utvidgning och förändring av Bergslager-nas järnvägars nuvarande huvudstation skola statens järnvägar bidra med ett belopp av 304,800 kronor och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag med ett belopp av 584,300 kronor, att i mån av utförda arbeten intill ovan angivna bidragsbelopp erläggas för varje kalendermånad av statens järnvägar med 17.2 % och av Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag med 32.9 % av de för arbetena utlagda kostnaderna, och eventuell återstod av bidragsbeloppen, då samtliga arbeten utförts. Likvid skall ske till vederbörande kassa inom 30 dagar från det räkning överlämnats, varefter ränta efter 5 % debiteras till dess betalning sker.

§ 8.

För ombesörjande av i § 5 omnämnda trafik skola följande anläggningar vid Bergslager-nas järnvägars huvudstation användas för gemensamt bruk, nämligen för skötseln av stationens trafik erforderliga expeditionslokaler, dag- och manskapsrum för konduktörspersonal ävensom andra anläggningar, plattformar, godsmagasin, lastkajer och spåranordningar med tillhörande säkerhetsanläggningar, allt i den omfattning dessa anläggningar uti den i § 5 omnämnda överenskommelsen angivas såsom anläggningar, vilka skola gemensamt underhållas. Övriga Bergslager-nas järnvägar tillhörande, nu eller framdeles å stationen befintliga byggnader och anläggningar samt anstalter för förvaring av inventarier och materialier eller för kol- och vatten-tagning till lokomotiv ävensom slagningsanordningar skola statens järnvägar och Göteborg—Borås järnväg ej vara berättigade att begagna, såvida ej särskild överenskommelse därom träffas.

§ 9.

Statens järnvägar och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag äga rätt att utan särskild avgift bibehålla sina inom Bergslager-nas järnvägars stationsområde för närvarande befintliga lokomotivstallar, vändskivor, kol- och vattengivningsanordningar samt förräds- och manskapslokaler, i den mån så låter sig göra med hänsyn till de överenskomna ändringarna av stationen. Desslikes skola statens järnvägar och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag äga

rätt att utan ersättning inom Bergslagernas järnvägars stationsområde å platser, som av Bergslagernas järnvägar anvisas, uppföra sådana övriga förråds- och manskapsbyggnader m. m., som kunna bliva erforderliga för skötseln av järnvägarnas vid stationen uppställda vagnar och lokomotiv.

§ 10.

Kungl. järnvägsstyrelsen åtager sig att, på sätt genom särskild överenskommelse närmare bestämmes, övertaga den trafikpersonal, som med anledning av Bergslagernas järnvägars huvudstations förändring till huvudgodstation bliver för Bergslagernas järnvägsaktiebolag överflödig.

C. Allmänna bestämmelser.

§ 11.

Arbetena med de i denna överenskommelse innefattade anläggningar skola påbörjas snarast möjligt efter det denna överenskommelse blivit slutligt bindande samt vara färdiga att tagas i bruk för den gemensamma trafiken senast tre och ett halvt år efter sagda tidpunkt. Tilläventyrs uppstående avbrott i arbetenas bedrivande på grund av strejk, lockout, blockad eller dylikt skall berättiga till en likvärdig förlängning av arbetstiden.

Arbetsplaner, angivande ordningsföljden och tiden för de i denna överenskommelse innefattade arbetenas utförande, skola utarbetas i samråd mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag efter Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags hörande, men fastställas av Kungl. järnvägsstyrelsen för arbeten, som skola utföras av järnvägsstyrelsen, och av Bergslagernas järnvägsaktiebolag för arbeten, som skola utföras av detta bolag.

Beträffande arbetenas utförande skola bilagda beskrivningar (bil. 3 och 4)¹⁾ tjäna till ledning.

Detaljritningar för arbetenas utförande fastställas av Kungl. järnvägsstyrelsen för arbeten, som skola utföras av järnvägsstyrelsen, och av Bergslagernas järnvägsaktiebolag för arbeten, som skola utföras av detta bolag, och äga respektive kontrahenter därvid efter eget beprövande bestämma om sådana smärre avvikelser från ovan omfördä ritningar och beskrivningar, som innebära likvärdiga eller bättre anordningar.

Innan huvudritningar till större husbyggnader och spåranordningar för gemensamt ändamål av stationsägande kontrahent fastställas, skall dock övriga tvenne kontrahenter beredas tillfälle att avgiva yttrande angående de önskemål, som beträffande dessa anläggningar kunna från deras sida förefinnas.

Därest för de respektive anläggningarna till följd av ändringar eller förbättringar eller till följd av att vissa nu icke förutsedda arbeten bliva utförda eller av annan anledning kostnaderna för anläggningarna skulle komma att uppgå till högre belopp än de beräknade, skall sådan ökning i kostnaden uteslutande drabba för statens järnvägars station Kungl. järnvägsstyrelsen och för Bergslagernas järnvägars station Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

§ 12.

Inom statens järnvägars eller Bergslagernas järnvägars stationsområden befintliga byggnader, spår, växlar och andra anläggningar, tillhörande annan kontrahent än ägaren av stationen, skola av ägaren till desamma underhållas i det skick, som av vederbörande stationsägares banbefäl godkännes, och skall den stationsägande järnvägen under förutsättning, att hinder för ägarens

¹⁾ Här uteslutna.

av nämnda anläggningar egen rörelse därigenom icke uppstår, äga att i mån av behov och efter särskild därom träffad överenskommelse begagna samma anläggningar.

§ 13.

Om utvidgningar eller förändringar, som äro att hänföra till normal utvidgning eller modernisering av respektive huvudstationer för gemensamma ändamål, främdeles bliva erforderliga inom å bifogade ritning, märkt Bybrb litt. G N:o 468 (bil. 5)¹⁾, angivna områden, skola — med i § 15 omnämnda undantag — kostnaderna härför fördelas mellan kontrahenterna efter de fördelningsprocenttal, som vid tidpunkten för respektive arbetens påbörjande äro gällande för bestämmandet av förvaltningsbidraget i egentlig mening å den huvudstation, till vilken respektive anläggningar äro att hänföra.

Innan förslag till utvidgning eller förändring av i denna § angivet slag av Kungl. järnvägsstyrelsen eller Bergslagernas järnvägsaktiebolag fastställas, skall tillfälle lämnas härav berörd järnväg att avgiva yttrande över förslaget.

§ 14.

Skulle den ena eller andra stationsägande parten finna sådana utvidgningar eller förändringar å de i detta avtal avsedda stationerna påkallade, som ej äro av den beskaffenhet, som i § 13 sägs, utan innebära utförande av en genomgripande förändring av anordningarna å respektive station — däri inbegripet uppförande av ett nytt stationshus vid statens järnvägars huvudstation eller mera avsevärd tillbyggnad eller ombyggnad av nuvarande stationshus därstädes — eller endast föranletts av någon enskild parts behov eller önskningsar, skola förhandlingar mellan kontrahenterna upptagas därom, huruvida och i vad mån icke-stationsägande kontrahenter skola deltaga i kostnaderna härför, innebärande förty detta avtal icke någon förpliktelse för de icke-stationsägande järnvägarna att deltaga i kostnaden för i denna § avsett arbete, varvid Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag särskilt för sin del förbehållit sig att icke vara förpliktat deltaga i kostnaderna för uppförande av nytt stationshus vid statens järnvägars huvudstation.

§ 15.

Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag förbehåller sig att ej behöva deltaga i kostnaden för framtida ombyggnad av Väst kustbanans ingångs linje till statens järnvägars huvudstation mellan skiljeväxeln vid Gubbero och stationen. Härav beröres ej frågan om fördelningen av kostnaderna för eventuellt utläggande av dubbelspår å ifrågavarande del av Väst kustbanan.

Vidare skall Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag vara befriat från deltagande i kostnaderna för alla utvidgningar eller förändringar vid statens järnvägars huvudstation — häri inbegripet husbyggnader — som kunna komma till utförande inom femton år, räknat från den dag, då Göteborg—Borås järnvägs persontrafik blivit överflyttad till statens järnvägars huvudstation.

Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags härovan medgivna lindringar i bidrags skyldigheten skola ej föranleda, att Bergslagernas järnvägsaktiebolags bidrag till blivande ändringsarbeten vid statens järnvägars huvudstation utgå med högre belopp än vad eljest skulle hava blivit fallet.

§ 16.

Mark, som för närvarande av kontrahenterna eller någon av dem äges eller disponeras och som kräves för genomförande av nu avtalade anlägg-

¹⁾ Här utesluten.

ningar eller framtida utvidgningar av dem, skall utan ersättning för sådant ändamål tillhandahållas av dem, som äga eller disponera marken.

Den mark, utöver vad kontrahenterna för närvarande äga eller disponera, som erfordras för genomförande av i detta avtal innefattade anläggningar, tillhandahålles, i vad angår anläggningar, som Kungl. järnvägsstyrelsen åtagit sig utföra, av Kungl. järnvägsstyrelsen och i vad angår anläggningar, som Bergslagernas järnvägsaktiebolag åtagit sig utföra, av detta bolag, utan skyldighet för övriga kontrahenter att härtill lämna något bidrag. I händelse av framtida utvidgningar skall detta stadgande äga motsvarande tillämpning på så sätt, att mark, erforderlig för utvidgning av statens järnvägars stationsanläggningar eller ändrad sträckning för infarterna dit, tillhandahålles av Kungl. järnvägsstyrelsen, varemot mark, behövlig för utvidgning av Bergslagernas järnvägars stationsanläggningar eller ändrad sträckning av infarterna dit, tillhandahålles av Bergslagernas järnvägsaktiebolag.

§ 17.

Kungl. järnvägsstyrelsen medger för sin del, att linjen mellan Olskroken och S. J. Göteborg må i taxehänseende anses tillhöra Bergslagernas järnvägar ifråga om den trafik till, från och över stationer vid Bergslagernas järnvägar, som befordras från, till eller över S. J. Göteborg.

Bergslagernas järnvägsaktiebolag medger för sin del, att linjen mellan Olskroken och B:s Göteborg må i taxehänseende anses tillhöra statens järnvägar ifråga om den trafik till, från och över stationer vid statens järnvägar (Falköpings-, Bohus- och Västkostlinjerna), som befordras från, till eller över B:s Göteborg, dock icke i trafik till och från Olskroken loco.

Kungl. järnvägsstyrelsen medger för sin del, att linjen Almedal—Gubbero—S. J. Göteborg må i taxehänseende anses tillhöra Göteborg—Borås järnväg ifråga om den trafik till, från och över stationer vid Göteborg—Borås järnväg, som befordras från, till eller över S. J. Göteborg.

Den lokala trafik, som kan uppstå i båda riktningarna mellan Almedal och Göteborg, tillhör dock uteslutande statens järnvägar, utgörande detta ej hinder för att personer, resgods, paket- och ilgods skola kunna befordras mellan sagda stationer med Göteborg—Borås järnvägs tåg, ehuru uppörden för denna trafik tillfaller statens järnvägar.

§ 18.

Genom denna överenskommelse upphäves överenskommelsen den 12 september 1887 jämte tillägg mellan styrelserna för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och dåvarande Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolag angående gemensam station i Göteborg samt om skötseln av Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolags trafik å stationen, skolande emellertid statens järnvägar äga rätt bibehålla nuvarande ingångslinjen från Almedal till Bergslagernas järnvägars station. Tillika upphäves överenskommelsen den 29 maj 1893 jämte tillägg mellan styrelserna för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående gemensam station i Göteborg samt om skötseln av Göteborg—Borås järnvägsaktiebolags trafik å stationen, men skall Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, i vad på Bergslagernas järnvägsaktiebolag beror, fortfarande bibehållas i sin genom nämnda, nu upphävida kontrakt medgivna rätt att med sina bantåg ingå på Bergslagernas järnvägars station i Göteborg med användande av Västkostbanans nuvarande ingångslinje.

Genom denna överenskommelse upphäves eller ändras däremot icke i § 4 omnämnda överenskommelse av den 29 maj 1893 mellan Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag och dåvarande Göteborg—Hallands järnvägsaktiebolag (sedermera statens järnvägar) och göres förty ej någon inskränkning i

den Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag genom sistnämnda överenskommelse medgivna rätt att för all framtid trafikera bandelen Almedal—Göteborg av dåvarande Göteborg—Hallands järnväg (nuvarande Väst kustbanan).

§ 19.

Denna överenskommelse må ej av någon kontrahent utan medkontrahtenternas medgivande överlåtas å annan än den, som förvärvar kontrahentens järnväg. Kungl. järnvägsstyrelsen respektive Bergslagernas järnvägsaktiebolag äger att till sina respektive stationer medgiva anslutning åt andra järnvägar, under förutsättning *dels* att endast person-, paket- och ilgodstrafik tillföres statens järnvägars huvudstation samt endast fraktgodstrafik Bergslagernas järnvägars huvudstation, *dels ock* att övriga kontrahenters i detta avtal ställning ej härigenom varder försämrade; skolande, innan sådan anslutning medgives, övriga kontrahenter beredas tillfälle att avgiva yttrande.

§ 20.

Till skiljemän enligt allmän lag skall hänskjutas tvist rörande tillämpningen och tolkningen av stadgandena i §§ 2, 3, 6, 8, 9, 10, 11 och 12. Om och i den mån tvistefråga däremot hänför sig till stadganden i övriga paragrafer, skall, därest förlikning ej träffas, saken anhängiggöras vid domstol.

Vid tvistefrågas avgörande av skiljemän skola dessa till antalet vara fem. Gäller tvisten endast två av denna överenskommelses kontrahenter, skall vardera parten utse två skiljemän och de sålunda valde tillkalla den femte. Berör tvisten alla tre kontrahenterna, skall en var av dem utse en skiljeman, och skola de sålunda valde utse de två övriga samt därvid tillika bestämma, vilkendera av de senare skall hava att bestämma ort och tid för skiljemännens sammanträde. Kunna de av parterna utsedda skiljemännen ej förena sig om valet av den eller de övriga skiljemännen eller om bestämmandet av vilkendera av dessa skall äga att sammankalla skiljemännen, skall utseendet av den eller de felande skiljemännen respektive bestämmandet av den skiljeman, som skall äga sammankalla skiljemännen, överlämnas, om tvisten gäller förhållanden inom statens järnvägars område, till överexekutor i Stockholm samt, om tvisten avser förhållanden inom Bergslagernas järnvägsaktiebolags stationsområde, till överexekutor i Göteborg.

§ 21.

Denna överenskommelse är träffad under villkor, att densamma varder före den 1 juli 1927 av Kungl. Maj:t godkänd.

Av denna överenskommelse äro tre lika lydande exemplar upprättade och utväxlade.

Stockholm och Göteborg den 24 november 1926.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

AXEL GRANHOLM.

T. A. TÖRJESON.

Bergslagernas Järnvägsaktiebolag.

Gustaf Boman. Axel Norrby.

Göteborg—Borås Järnvägsaktiebolag.

Erik Trana. H. Mannheimer.

Överenskommelse

angående övertagande av viss Bergslagernas järnvägars personal i statens järnvägars tjänst.

Sedan särskild överenskommelse träffats mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen, Bergslagernas järnvägsaktiebolag och Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag angående sammanförande av Statens järnvägars, Bergslagernas järnvägars och Göteborg—Borås järnvägs person-, paket- och ilgodstrafik till statens järnvägars huvudstation i Göteborg samt av samma järnvägars fraktgodstrafik till Bergslagernas järnvägars huvudstation i Göteborg, har under förut-sättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande följande avtal träffats mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående övertagande av viss Bergslagernas järnvägars personal i statens järnvägars tjänst.

§ 1.

Kungl. Järnvägsstyrelsen åtager sig att i statens järnvägars tjänst övertaga den hos Bergslagernas järnvägsaktiebolag anställda trafikavdelningens personal, som med anledning av Bergslagernas järnvägars huvudstations förändring till huvudgodsstation bliver för Bergslagernas järnvägsaktiebolag överflödig, dock skola statens järnvägar icke vara skyldiga övertaga icke ordinarie personal vid Bergslagernas järnvägar, som varit anställd i järnvägens tjänst kortare tid än i icke ordinarie tjänst vid statens järnvägar förut anställd, men på grund av personalindragning entledigad personal.

Övertagandet av personalen skall ske i den mån den blir överflödig för Bergslagernas järnvägar och skall vara verkställd senast ett år efter det godstrafiken i sin helhet blivit överflyttad till Bergslagernas järnvägars station.

§ 2.

Bergslagernas järnvägsaktiebolag utfäster sig dels att under tiden till dess Bergslagernas järnvägars huvudstation tages i bruk för godstrafik i avsedd omfattning såvitt möjligt icke återbesätta vakanta, ordinarie tjänster inom trafikavdelningen vid Bergslagernas järnvägars station i Göteborg, dels att även eljest på allt sätt söka nedbringa det antal personer, som efter den nya godsstationens öppnande blir överflödigt.

§ 3.

De befattningshavare, som övergå i statens järnvägars tjänst, skola beredas fast anställning — ordinarie i ordinarie tjänst och extra i extra ordinarie tjänst och erhålla med deras nuvarande platser jämförliga befattningar.

Vid bestämmandet av löneklass i statens järnvägars löneplan skall tillses, att de, därest lönen beräknas efter för Göteborg gällande ortsgrupp, icke lida minskning i vid övergångstillfället till dem utgående avlöning inberäknat dyrorts- och dyrtidstillägg. Skulle även med tilldelande av högsta löneklassen inom vederbörande lönegrad dylik minskning uppstå eller skulle den tilldelade lönegraden ej medgiva sådan löneuppflyttning i framtiden, som erfordras för kompensering av löneförhöjning, som vederbörande vid kvarstående i Bergslagernas järnvägars tjänst i vid övertagandet innehavd befattning skolat hava framdeles erhållit, skall vederbörande tilldelas ett rörligt

personligt lönetillägg till erforderligt belopp (d. v. s. så stort att befattningshavaren vid varje tidpunkt, därest han vore placerad i Göteborg, erhåller minst samma löneinkomst, som han skolat få vid Bergslagernas järnvägar). Vidare skola de övertagna befattningshavarna vara berättigade att vid eventuell löneuppflyttning tillgodoräkna sig den tid de innehaft den vid övergången till dem från Bergslagernas järnvägar utgående avlöningen. Den övertagna personalen skall vid övertagnings tidpunkten fylla statens järnvägars krav på fullgodhet för antagande i statens järnvägars tjänst ävensom vara underkastad alla för statens järnvägars personal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för bibehållande av anställning, placering, avlöning, befordran och entledigande, därvid dock skall gälla, att vid beräkning av tjänstetid i och för befordran vid statens järnvägar behörig hänsyn skall tagas till den tid, befattningshavare varit anställd vid bolagets järnväg.

§ 4.

De befattningshavare, som övergå i statens järnvägars tjänst och som äro delägare i Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening — här nedan benämnd Kassan — skola, med bibehållna skyldigheter och rättigheter enligt Kassans nuvarande eller framdeles gällande stadgar äga kvarstå i densamma, varvid med avlöning enligt § 4 i nu gällande stadgar för Kassan skall förstås den avlöning, som vederbörande (i samma befattning eller efter befordran) skulle innehaft, därest vid Bergslagernas järnvägar gällande avlöningsbestämmelser på honom tillämpas. Därest vederbörande befordras till befattning vid statens järnvägar, som ej äger motsvarighet vid Bergslagernas järnvägar, skall avlöningen i pensionsavseende (pensionsunderlaget) ökas i proportion till erhållen löneförhöjning.

Kungl. järnvägsstyrelsen ansvarar för att den övertagna personalens pensionsavgifter månatligen inlevereras till Kassan, ävensom för fullgörandet av »Bolagets bidrag» till Kassan enligt § 7 i nämnda stadgar.

Övertagen befattningshavare, som är berättigad till pension enligt stadgarna för Kassan, äger rätt kvarstå i statens järnvägars tjänst, intill dess han enligt vid statens järnvägar gällande föreskrifter skulle hava avgått med pension.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla icke sådan personal, som vid övergången till statens järnvägars tjänst ännu icke fyllt 30 år. Dylik personal ingår i statens järnvägars änke- och pupillkassa och tillämpas för densamma för övrigt vid statens järnvägar gällande pensionsföreskrifter.

§ 5.

Skulle i samband med personalens övertagande tvist uppstå mellan Kungl. järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse, skall tvistefrågan hänskjutas till avgörande av skiljemän enligt allmän lag, varvid vardera parten skall utse två skiljemän och de sålunda valde tillkalla den femte. Kunna de av parterna utsedda skiljemännen icke förena sig om valet av den femte skiljemannen, eller uppstår eljest sådant fall, då enligt lag överexekutor har att utse skiljemän, skall avgörandet hänskjutas till överexekutor i Göteborg.

Stockholm den 24 december 1926. Göteborg den 7 januari 1927.

Kungl. Järnvägsstyrelsen: Bergslagernas Järnvägsaktiebolag.

AXEL GRANHOLM. GUSTAF BOMAN. AXEL NORRBY.

GUSTAV ENGLUND.

Bilaga 5.

Undertecknade, **Kungl. järnvägsstyrelsen och Bergslagernas järnvägs-
aktiebolag**, som den ^{24 december 1926} 7 januari 1927 träffat preliminär överenskommelse
angående övertagande av viss Bergslagernas järnvägars personal i statens
järnvägars tjänst, förklara härmed, att § 3 i nämnda överenskommelse har
avsetts att tillämpas på följande sätt:

De övertagna befattningshavarna erhålla vid **S. J.** befattningar, motsvarande
dem, de innehava vid **B. J.** vid övertagningstillfället.

Vid övertagningen inplaceras de i sådan löneklass inom vederbörande löne-
grad, att de — därest lönen såväl i **S. J.** som **B. J.** tjänst beräknas efter
den ortsgrupp, vartill Göteborg är hänförd — icke i lön jämte dyrtidstillägg
erhålla mindre än vad de skulle hava erhållit i lön jämte dyrtids-
tillägg från **B. J.**, därest de kvarstått i denna järnvägs tjänst. Skulle även
med tilldelande av högsta löneklassen i vederbörande lönegrad minskning
i löneinkomsten uppstå, skall rörligt personligt tillägg utgå, motsvarande
skillnaden mellan de vid placering i Göteborg uträknade beloppen.

I fråga om löneförmåner *efter övertagningstillfället* skall tillses, att de
övertagna befattningshavarna vid varje tidpunkt komma i åtnjutande av minst
samma löneinkomst, som de skulle hava åtnjutit, därest de kvarstått i **B. J.**
tjänst i vid övergångstillfället innehavd befattning. Härvid skall — liksom
vid övertagandet — lönerna efter för Göteborg gällande ortsgrupp läggas
till grund, oavsett efter vilken ortsgrupp vederbörandes lön i verkligheten
utgår. Skulle vid denna jämförelse mellan Göteborgs-lönerna minskning
föreligga, skall denna täckas av rörligt personligt lönetillägg.

Stockholm den 14 februari 1927.

Göteborg den 14 februari 1927.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Bergslagernas Järnvägsaktiebolag:

AXEL GRANHOLM.

GUSTAF BOMAN. AXEL NORRBY.

GUSTAV ENGLUND.