



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1925: 44
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



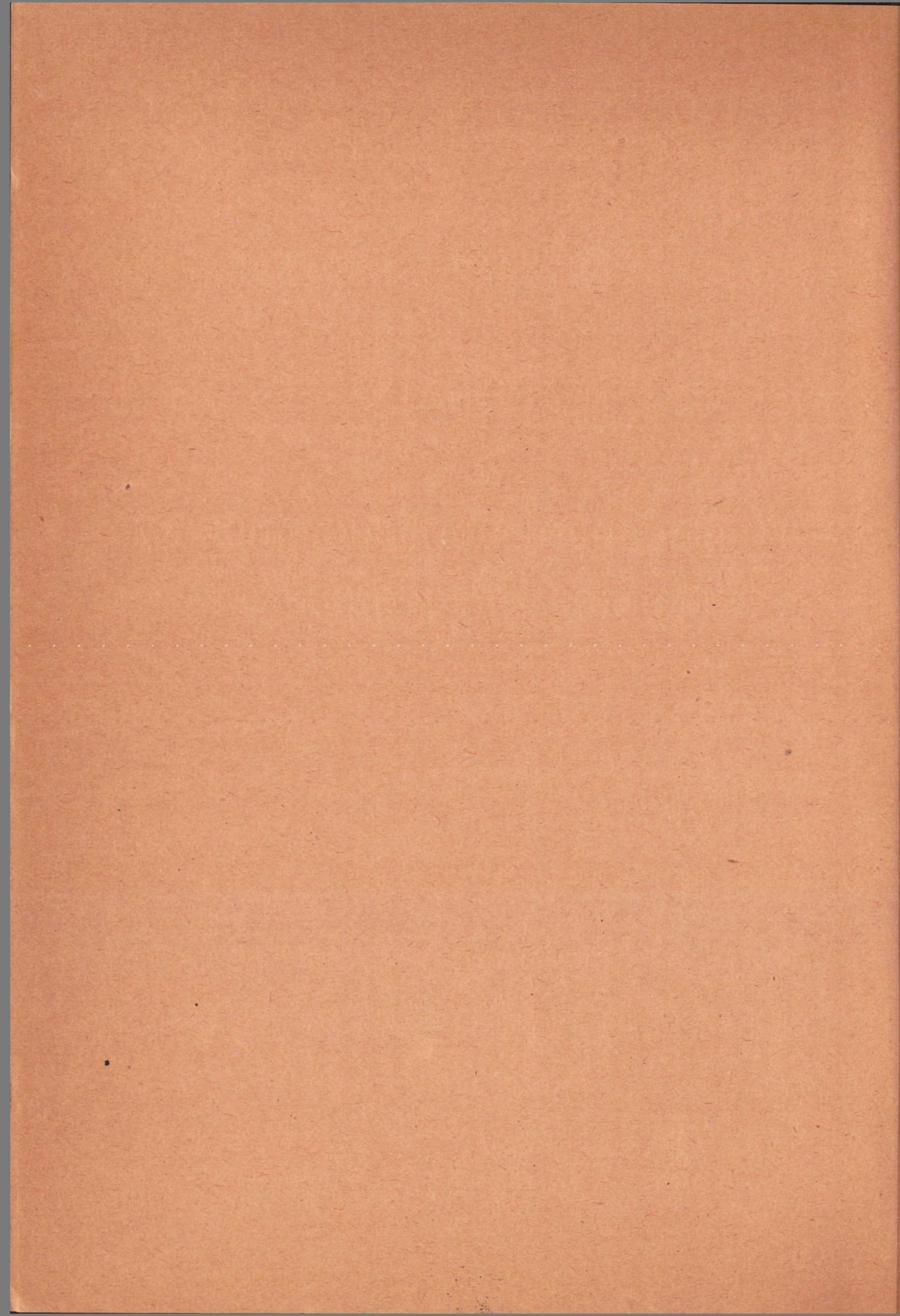
FÖRSLAG

RÖRANDE

ÅTGÄRDER FÖR ENHETLIGGÖRANDE AV DET ENSKILDA JÄRNVÄGSNÄTET

S T O C K H O L M

1 9 2 5



STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1925: 44
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



FÖRSLAG

RÖRANDE

ÅTGÄRDER FÖR ENHETLIGGÖRANDE AV DET ENSKILDA JÄRNVÄGSNÄTET

STOCKHOLM 1925
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1747 25]



Till

*Herr Statsrådet och Chefen för
Kommunikationsdepartementet.*

Sedan Kungl. Maj:t genom brev den 30 november 1922 förklarat, att 1918 års järnvägskommitté skulle upphöra med utgången av år 1922, har undertecknad, såsom avslutning å en enligt Kungl. Maj:ts uppdrag utarbetad och till Kungl. Maj:t den 26 februari 1923 avlåten redogörelse i fråga om av kommittén utförda arbeten och därvid vunna resultat, uttalat bland annat, att studiet av främmande länders tillvägagångssätt för ordnandet av statens förhållande till de enskilda järnvägarna lämnat viktiga uppslag för bedömmande av frågan om koncentration av det enskilda järnvägsväsendet i Sverige. Undersökningarna av förhållandena inom Sverige hade bekräftat vad som redan förut torde vara allmänligen insett och erkänt, eller önskvärdheten, för att icke säga nödvändigheten, av en koncentration av det enskilda järnvägsväsendet.

På grund därav och ehuru kommittén i sin helhet icke fått tillfälle att taga ställning till denna viktiga fråga, hade undertecknad och kommitténs järnvägsekonom, byrådirektören S. Norrman, för vår del beslutat att fullfölja det påbörjade arbetet och till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet i sinom tid avlämna en redogörelse för de förslag, vartill vi, antingen var för sig eller också gemensamt, kunde komma. Givet vore, att dessa förslag icke kunde bli så genomarbetade och allsidigt prövade, som skulle hava bliu fallet, därest kommitténs samtliga ledamöter fått tillfälle att granska förslagen i fråga, men de skulle måhända i allt fall kunna komma att få betydelse såsom uppslag för vidare behandling av denna fråga, vilken enligt vår övertygelse förr eller senare och måhända snart nog skulle tränga sig fram till en lösning.

Då av de överläggningar, som på sin tid fördes mellan byrådirektör Norrman och undertecknad i denna fråga, framgick, att vi voro av olika meningar om de medel, varigenom och det sätt varpå frågan bäst bör föras framåt för vinnande av det av oss båda eftersträfvade målet, beslöto vi att framlägga separata förslag till frågans fullföljd, och har byrådirektör Norrman den 5 september 1923 avlämnat en vördsam promemoria, innehållande hans förslag. Hindrad av omfattande arbetsuppgifter att tidigare avlämna mitt yttrande, får jag nu härmed vördsamt avlämna detsamma.

I sin underdåniga skrivelse den 1 maj 1918 har järnvägsstyrelsen redogjort för dels de olägenheter för det allmänna, som vore förbundna med den nuvarande splittringen på stats- och privatbanor, dels ock de fördelar för det allmänna, som skulle vinnas genom ett förstatligande i större skala av de svenska privatbanorna. Givet är, att i fullständigaste grad skulle dessa olägenheter kunna avhjälpas respektive dessa fördelar kunna vinnas endast genom ett verkligt förstatligande. Då emellertid ett förstatligande i större omfattning åtminstone för närvarande får anses uteslutet, synes det böra undersökas, om icke åtskilligt skulle kunna vinnas genom de enskilda järnvägarnas sammanförande efter deras järnvägsgeografiska belägenhet till ett mindre antal stora enskilda järnvägsförvaltningar. I korthet sagt bör ett sådant sammanförande föra med sig minskade omkostnader och inbesparat arbete genom ökad användning av den rullande materielen, såväl lokomotiv som vagnar, genom minskad tomkörning, genom ökat utnyttjande av personal i tågtjänst, vid föreningsstationer och i den allmänna förvaltningen, genom minskat arbete med kontroll och fördelning av inkomster, genom inskränkning av det stora antalet järnvägschefer med närmast underlydande tjänstemän, genom centralisering av verkstadstjänsten och upphandlingsväsendet. Vidare skulle ernås större effektivitet i trafikens skötsel, större enhetlighet i löne- och tariffväsende samt fastare ekonomi.

Den ledande tanken vid arbetet å åstadkommande av sammanslutningar av enskilda järnvägar bör givetvis vara att såvitt möjligt söka ernå enhetlighet och förenkling i administration, drift och taxeväsende. Härvid får man emellertid icke lämna ur sikte, att framgång i dessa fusionssträvanden näppe-ligen lär kunna ernås, för såvitt man icke lägger planerna och arbetet så, att man söker tillgodose icke blott de rent nationalekonomiska intressena, utan jämväl både de enskilda järnvägarnas aktieägars intressen, så att utdelningarna till dem icke förminskas, statens och övriga de enskilda järnvägarnas långivares intressen, så att deras säkerheter icke minskas, trafikanternas intressen, så att icke fraktavgifterna fördyras och tåganordningarna försämras, och slutligen personalens intressen, så att icke lönerna försämras, utan att, i den mån som trafikens beskaffenhet ger skäl därför och de större sammanslutningarnas ekonomi det medger, en utjämning kommer till stånd i riktning mot de högre löner, som kunna förefinnas å viss eller vissa järnvägar inom den sammanslutna gruppen. Därest en sammanslutningsplan skulle kunna uppgöras, som gagnade eller åtminstone icke skadade dessa

olika intressen, borde man kunna förvänta, att den betänksamhet och obehagenhet för förändringar, som otvivelaktigt finnas beträffande en dylik vidlyftig fråga, skulle kunna övervinnas, så att de önskvärda sammanslutningarna kunde på frivillighetens väg åstadkommas. Emellertid lär man icke kunna utgå från, att alla dessa olika intressen i hela landet kunna på en gång på ett för de olika parterna tillfredsställande sätt tillgodoses. Med hänsyn dels här till, dels ock till den mångfald av järnvägar, som förefinnas här i landet, och de skiftande förhållanden och olika intressen, som förefinnas vid olika järnvägar, är uppgiften att utreda möjligheterna för och den lämpliga inbörden av fusionsbildning, i stort sett omfattande hela landets järnvägar, synnerligen omfattande och svårlöst. Det synes mig därför klokast att till en början inskränka sig till att undersöka frågans innebörd och svårigheter i avseende å en begränsad del av järnvägsnätet, t. ex. Skåne. Givet är, att någon uttömmande översikt över och insikt om de fördelar och olägenheter för hela landet, som kunna vinnas respektive äro förknippade med en dylik fusionsbildning, icke kan ernås förr än en fusioneringsplan för alla eller största delen av rikets enskilda järnvägar föreligger utarbetad. Men en dylik plan synes mig som sagt vara så vidlyftig och så svår att upprätta, att man först bör vinna erfarenhet om ett mindre undersökningsobjekt, innan man företager sig att gripa över hela området.

Enligt min åsikt bör man vid första greppet på frågan gå fram på övertygelsens väg och således icke tillgripa något slags tvång. Visserligen har såväl i England som Förenta staterna fusionsbildningen försiggått under statsmakternas tryck. Men det torde böra beaktas, att detta tryck hade sin förutsättning i de särskilda förhållanden, som i samband med världskriget rådde i dessa länder. Staten hade där övertagit förvaltningen av järnvägarna. Fördelarna av denna enhetliga förvaltning hade visat sig i bortfallandet av en kostbar konkurrens samt i form av betydligt ökad kapacitet och en avsevärd förenkling i förvaltning och drift. Vid återgången till fredsförhållanden gjorde sig olika strömningar gällande. Järnvägsförvaltningarna önskade helt naturligt att få i allo återinträda i sina förutvarande rättigheter. Å andra sidan framställdes starka krav på att järnvägarna skulle helt övertagas av staten. Man torde kunna betrakta de fusionsåtgärder som vidtagits som en kompromiss mellan de båda stridande åsikterna. Järnvägarna ha återlämnats till sina föregående ägare, men dessa ha förmåtts att förena dem till större enheter, varigenom de organisatoriska fördelarna av ett enhetliggörande i stor utsträckning kunnat bibehållas utan att järnvägarna behövt förstärkas.

Någon motsvarande bakgrund finnes icke i Sverige. Tvärtom har statens kommissionsväsen under kristiden och de förluster, som statens affärsdrivande verk lidit under den våldsamma omkastning från hausse- till baisseperiod, vilken följde på fredsslutet, väckt en visserligen enligt min mening till stor del ogrundad, men likväl ofrånkomlig stark motvilja mot utsträckning av statens ingripande i det ekonomiska livet. Under sådana förhållanden synes det mig icke troligt, att man för närvarande skulle kunna räkna

på en tillräckligt stark allmän mening för att kunna åstadkomma lagstiftningsåtgärder, åsyftande att, i brist på god vilja, framtvunga ett enhetliggörande i större eller mindre omfattning av de enskilda järnvägarna i Sverige. Enligt min uppfattning bör för närvarande till en början en förberedande undersökning beträffande ett visst begränsat område äga rum. Skulle det därvid visa sig, att verkliga nationalekonomiska fördelar stå att vinna genom ett enhetliggörande av detta områdes enskilda järnvägar och skulle ett sådant enhetliggörande visa sig kunna genomföras utan att ogynnsamt inverka på de privatekonomiska intressena i järnvägarna, bör man ju kunna förvänta, att en fusion kan åstadkommas på frivillighetens väg. Och med den därvid vunna erfarenheten bör man kunna fortgå på den inslagna vägen och söka även inom andra lämpliga områden åstadkomma liknande fusioner. Skulle däremot trots klarlagda objektiva skäl för ett genomförande av fusionen personliga intressen eller oviktiga sakintressen lägga hinder i vägen för den uppgjorda planens förverkligande, synes mig just motsättningen mellan de stora skälen för och de små intressena mot en önskvärd reform utgöra bästa betingelsen för skapandet av en opinion, tillräckligt stark för att bära upp och föra igenom ett förslag att i likhet med i England och Förenta staterna driva fram frågans rationella lösning på lagstiftningens väg.

Min åsikt att man bör söka gå fram på frivillighetens väg medför också, att jag anser att man icke ovillkorligen bör binda sig vid en bestämd fusionsform. Givet är, att t. ex. de skånska järnvägarnas förenande under formen av ett nytt, det hela omslutande aktiebolag innebär de ojämförligt största möjligheterna att vinna de väsentliga fördelarna av en fusion. Och vid ett försök att åstadkomma en dylik fusion böra därför de största ansträngningar göras att göra förbindelsen mellan de olika järnvägsföretagen så stark, att ett dylikt nytt aktiebolag kan bildas. Emellertid synes man icke på förhand kunna definitivt avgöra, vare sig om samtliga järnvägar inom ett tilltänkt gruppområde böra förmås att inträda i sammanslutningen eller, därest alltför svåra hinder skulle visa sig möta för bildandet av ett helt nytt aktiebolag, om icke även en mindre fast sammanslutning, sådan som t. ex. den mellan Bergslagens järnvägar, Gävle—Dala järnväg och Södra Dalarnes järnväg för närvarande bestående, skulle kunna medföra så pass viktiga fördelar, att även en sådan bör eftersträvas.

Önskvärt vore att redan nu kunna framlägga en utarbetad fusionsplan över en viss järnvägsgrupp. Emellertid är det uppenbart, att utarbetandet av en dylik plan kräver en så grundlig kännedom om den ifrågavarande järnvägsgruppens interna ekonomiska, drifttekniska och administrativa egendomligheter, att en sådan icke lär kunna utarbetas av en enda person, åtminstone icke utan bistånd av sakkunnige på olika områden. Utarbetandet av en dylik förhandsplan lär väl därför få överlämnas åt de personer, som skulle komma att få sig anförtrott att söka sätta fusionsförsöket i verket. Vid förhandlingarna med ifrågakommande järnvägar synas mig järnvägarna böra anmodas att själva till en överenskommen tidpunkt utarbeta ett förslag, vilket kunde i samråd med delegerade granskas och måhända vidare

utvecklas. Skulle en dylik anmodan icke vinna tillräckligt gehör, återstår alltid för förhandlingsdelegationen att själv uppgöra ett förslag och framlägga detsamma till vederbörande järnvägsförvaltningars prövning. Skulle därvid visa sig brist på vilja till förståelse och samarbete, har regeringen, såsom förut antytts, att taga i övervägande, om på lagstiftningens väg föreskrifter kunna åstadkommas, varigenom det åsyftade målet kan ernås.

Nu kan ju sägas och har också sagts, att en fusionsbildning kommer att å för varje fall lämplig tid äga rum utan ett ingripande från statens sida och att således ett dylikt ingripande från statens sida icke är behövt. Klart är emellertid, att vare sig man ser saken från samhällets eller trafikanternas synpunkt, icke varje fusionsbildning är önskvärd. Faran är givetvis stor att vid privat fusionsbildning endast vissa järnvägar sammansluta sig, med uteslutande av andra, som ur trafiksynpunkt borde stå i nära samband med dem, men vilkas ekonomiska intressen måhända icke sammanfalla med de förras. Härigenom skulle kunna bildas en stark ekonomisk sammanslutning med möjlighet och förmåga att till men för de uteslutna banorna och deras trafikanter driva vederbörande landsändas av järnvägarna beroende ekonomiska utveckling i en viss riktning och att utöva så att säga illojal konkurrens mot de järnvägar, som icke beretts tillfälle att ingå i sammanslutningen. På grund härav är det ett samhällsintresse att järnvägsfusionsbildningen icke överlåtes åt den enskilda spekulationen utan ledes och i möjligaste mån behärskas av staten. Endast därigenom kan man vara säker om att fusionsbildningen, vare sig den blir mer eller mindre djupgående, kommer att medföra verklig nytta för den landsända, varom fråga är, och för hela landet.

Min åsikt är således, att Kungl. Maj:t bör tillkalla några lämpliga personer, däribland åtminstone en finansman med erkänd förmåga att bedöma de järnvägsfinansiella förhållandena i den del av landet, som är avsedd att bli föremål för undersökningen i fråga, en fackman i allmän järnvägsekonomi och en i samma landsdels trafikförhållanden initierad person, att under ledning av en högt kvalificerad ordförande träda i förbindelse med landsdelens ledande män för att undersöka utsikterna för och, om dessa befinnas gynnsamma, utarbeta förslag till en fusion i största möjliga utsträckning av landsdelens järnvägar.

Såsom första undersökningsområde synes mig Skåne lämpa sig. Samtliga skånska järnvägar äro normalspåriga, varför problemet om lämpligheten av ett sammanförande av normal- och smalspåriga järnvägar till en grupp icke i detta skede behöver upptagas till prövning. Järnvägsnätet är koncentrerat inom ett ganska väl avgränsat område. Olägenheterna av nätets splittring äro större än i andra landsdelar. Allt detta gör att uppgiften synes mig vara mera lockande och borde äga större förutsättningar att lyckas än i andra landsändar.

Emellertid är det tydligt, att en dylik fusion just genom de spridda intressenas samlande i en stark hand kan innebära en fara för att det samlade privatintresset kan komma att göra sig obehörigt gällande både

gent emot den trafikerande allmänheten och gent emot statsintresset, särskilt statens järnvägars intresse. Det synes mig därför önskligt och till och med erforderligt, att, samtidigt som dylika fusioner genomföras, de enskilda järnvägarnas förhållande till staten regleras på ett fastare sätt än i hittills utfärdade koncessioner är fallet.

Jag avser därvid icke blott, att de enskilda järnvägarnas i respektive koncessioner bestämda skyldigheter böra klarare och tydligare preciseras, utan även att åt Kungl. Maj:t bör givas en vidsträcktare rätt än hittills att på för samhället och särskilt för landets järnvägsväsen i dess helhet förmånligt sätt tillgodose såväl rationella krav å driftens handhavande, utvidgning och kontrollerande som också de i länder med utvecklat privatbanesystem alltmer framträdande kraven, att regeringen bör äga rätt att mer än hittills kontrollera och reglera de enskilda järnvägarnas taxepolitik och finansförvaltning. Jag har icke avsett att i detta sammanhang ingå på frågan, huruvida statsmakterna äga rätt att genom i vederbörlig ordning stiftad lag upphäva eller ändra en järnvägs enligt koncession tillerkända rättigheter. Jag har således icke föreslagit några nya bestämmelser, som skulle komma att inskränka i vederbörande koncessioner uttryckligen medgivna rättigheter, utan endast sådana, som enligt min uppfattning kunna och böra vid sidan av koncessionerna i det allmännas intresse stipuleras i en av Kungl. Maj:t och riksdagen stiftad lag.

I detta sammanhang vill jag framhålla, att enligt min åsikt en dylik lag är av behovet påkallad, även om man icke anser att staten bör taga initiativ till fusionsbildning. Det enskilda järnvägsnätets kraftiga utveckling till ett omfång och en betydelse, som vida överstiger vad som avsågs vid 1853—1854 års riksdag, då principbesluten rörande Sveriges järnvägsbyggnader fattades, synes mig göra det önskvärt, att de enskilda järnvägarnas förhållande till staten ordnas så att för framtiden förebyggas de vådor för statsintresset och särskilt för statens järnvägars intressen, som, om de också ännu icke förefinnas, likväl kunna, även utan fusionsbildning, befaras uppstå, allt efter som det enskilda järnvägsnätet utvecklas. Man torde därvid böra ihågkomma att staten i fråga om järnvägsbyggnader huvudsakligen ägnar sitt intresse åt Norrlands förseende med järnvägar, medan utvecklingen av det mellersta och södra Sveriges järnvägsnät huvudsakligen beror på det enskilda initiativet. Ett initiativ till en lagstiftning för de enskilda järnvägarna synes mig således vittna om klok förtänksamhet, även om icke statsmakterna skulle ingripa i fusionsfrågan, men denna förtänksamhet förbytes till nödvändighet, om staten medvetet skulle söka framdriva fusioner.

Förslag till bestämmelser i dessa avseenden har av mig utarbetats. Emellertid hava icke dessa bestämmelser sådant sammanhang med varandra att de lämpligen i och för sig kunna sammanföras i en särskild lag. De lämpa sig bättre att inarbetas i en mera allmän järnvägsförfattning. En dylik, alla områden för järnvägsdrift omfattande författning finnes visserligen för närvarande icke i svensk lagstiftning. Emellertid finnes redan utarbetat ett författningsförslag, i vilket de av mig ifrågasatta stadgandena lämpligen

kunna inpassas. Jag avser här det förslag till proposition till riksdagen, som på Kungl. Maj:ts uppdrag utarbetats av ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström på grundval av den så kallade trafiksäkerhetskommitténs förslag till lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik, vilket förslag på sin tid remitterades till 1918 års järnvägskommitté med uppdrag för kommittén att däröver avgiva yttrande, i vad förslaget avsåge bestämmelser i fråga om statens rätt att inlösa järnväg, å vilken koncession meddelats, och över vilket förslag berörda kommitté den 30 november 1921 avgivit yttrande.

Till följd av införandet i berörda förslag av de av mig nu föreslagna bestämmelserna har lagförslaget vidgats, från att avse endast koncession å enskild järnväg och därav följande rättigheter och skyldigheter, till att utgöra en allmän lag om enskilda järnvägar. För fusionsfrågans bedömande har det nya lagförslag, som här bifogas och som således innehåller dels de av Hallström föreslagna föreskrifterna, i viss omfattning omgrupperade, dels ock de av mig föreslagna bestämmelserna, endast i vissa delar någon betydelse, men dels är att märka, att de nya bestämmelser, som enligt min åsikt böra genomföras samtidigt med ett skapande i större omfattning av fusioner, genom att inpassas i berörda lagförslag komma i ett organiskt sammanhang med andra kontrollbestämmelser rörande enskilda järnvägar, dels har också sammanförandet i en författning av alla bestämmelser rörande en järnvägs tillkomst och drift, dess förhållande till staten och dess förpliktelser mot trafikanterna synts mig göra det lättare att överblicka och bedöma möjligheterna för fusionsfrågans lösning och för skapandet av de i samband därmed erforderliga garantierna. Då ändamålet med detta mitt förslag endast är att ge en dylik överblick, har jag emellertid icke genomarbetat hela det förefintliga materialet av lagar och förordningar rörande enskilda järnvägar och icke ens alla bestämmelser i berörda propositionsförslag, utan endast på lämpliga ställen anknutit mina förslagsbestämmelser till berörda författningsförslag. Mitt förslag gör således icke anspråk på att vara fullt uttömmande i fråga om en enskild järnvägs allmänrättsliga ställning. Skulle detsamma tagas till utgångspunkt för ett lagstiftningsarbete i den riktning jag anser erforderligt, bör man således genom en uttömmande granskning av svensk järnvägslagstiftning och genom jämförelse med utländsk dylik lagstiftning söka vinna visshet om, huruvida icke ytterligare lagbestämmelser böra intagas i en dylik allmän lag.

För överskådlighetens skull har jag indelat lagförslaget i kapitel med särskilda rubriker och utmärkt de av mig föreslagna bestämmelserna med ett tvärstreck i kanten. Paragrafnumren i kanten med tillhörande initialer hänvisa till motsvarande bestämmelser i Hallströms förslag (H) eller i den engelska (RA) eller den amerikanska (I. C. A.) järnvägslagstiftningen.

Såsom en sammanfattning må nämnas, att i kapitel I och II ingen annan ändring av Hallströms förslag gjorts än en viss omgruppering av paragraferna. I kap. III äro §§ 27, 28, 37 och 38 nya. Av övriga paragrafer innehålla §§ 22, 25, 35, 36, 41, 42 och 43 sakliga ändringar av motsvarande

paragrafer av Hallströms förslag. I kap. IV och V äro samtliga paragrafer att betrakta såsom nya med undantag av § 47 ävensom §§ 50 och 51, vilka återfinnas i trafikstadgan och vilka för sammanhangets skull införts här. Bestämmelserna i kap. VI återfinnas i Hallströms förslag §§ 32 och 48. Kap. VII är avsett att innehålla bestämmelser om statsinlösen av de enskilda järnvägarna, och har jag ansett, att däri böra inflyta de föreskrifter i berörda hänseende, som efter prövning av 1918 års järnvägskommittés förslag i berörda hänseende kunna befinnas lämpliga. Den i kap. VIII förekommande föreskriften är ny. Bestämmelserna i kap. IX återfinnas i Hallströms förslag §§ 50 och 51.

Innan jag övergår till att lämna en kortfattad, orienterande redogörelse för de av mig föreslagna nya bestämmelserna, vill jag framhålla, att Konungen redan i nutida koncessioner förbehåller sig en ganska vidsträckt kontrollmyndighet och rätt att ingripa i de enskilda järnvägarnas förvaltning (se punkterna 3, 4, 5, 6, 8, 10, 13, 14, 15, 18 och 19 i de vanliga villkoren och förbehållen samt Kungl. Maj:ts kungörelser den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar med däri sedermera vidtagna ändringar, den 11 december 1874 angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik samt den 31 december 1904 angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel).

Det Hallströmska förslaget fastslår och utvidgar i vissa avseenden dessa Konungens rättigheter. De av mig föreslagna nya bestämmelserna avse att än ytterligare utforma Konungens rätt till kontroll över och ingrepp i de enskilda järnvägsförvaltningarnas skötsel av järnvägsdriften och att i vissa fall utvidga dessa rättigheter.

I § 22 ha de i Hallströms förslag § 8 förekommande orden »för all framtid» uteslutits. Anledningen är att, då frågan, huruvida en järnvägskoncession är eller bör vara att betrakta såsom en statens utfästelse för all framtid, är föremål för olika meningar och ännu icke vunnit sin lösning, det syns mig klokt att icke genom orden »för all framtid» binda statens eventuella handlingsfrihet gent emot nuvarande eller blivande koncessionshavare.

I samma paragraf synes mig riktigt att fastslå, att en enskild järnvägs handlingsfrihet bör vara begränsad icke blott genom taxa och trafikstadga utan även genom andra till taxans och trafikstadgans område icke hänförliga bestämmelser, som Konungen kan finna nödigt utfärda för tillgodoseende av allmänhetens rättmätiga krav i avseende å person- och godsbefordringen.

I den mot § 25 svarande § 33 i Hallströms förslag har Konungens rätt att bestämma tågordningen inskränkts till transporter för rikets försvarsväsen eller för beredande av genomgående bantåg till befordran av personer eller allmänna posten. Då det emellertid synes mig rimligt att Konungen skall hava rätt att lämna föreskrifter jämväl för godstrafikens ordnande på ett för tidsförhållandena tillfredsställande sätt — naturligen under hänsynstagande till järnvägens ekonomi — t. ex. i fråga om varmvagns- och kylvagnstransporter, transporter av lättfördärligt gods, explosiva varor o. s. v.,

har jag utvidgat Hallströms förslag i detta avseende genom att stadga en generell skyldighet för koncessionshavaren att ställa sig till efterrättelse Konungens föreskrifter i fråga om tåganordningar.

§§ 27 och 28 innehålla mycket betydliga utvidgningar av Kungl. Maj:ts nuvarande rättigheter gent emot enskilda järnvägars förvaltningar. Givet är att mången skall ställa sig betänksam mot ett dylikt ingrepp i de enskilda järnvägarnas självständighet, och helt naturligt är att de föreslagna stadgandena måste noggrant diskuteras och skärskådas, innan de fastslås. Emellertid lär det icke kunna förnekas, att en sådan makt, lagd i Konungens hand, skulle kunna avhjälpa svåra missförhållanden och kraftigt bidra till utvecklingen av landets järnvägsväsen och till ökandet av dess nytta för landet. Det synes mig också rimligt, att en järnvägsförvaltning, som icke fattar utvecklingens krav eller som måhända av egoistiska skäl icke vill främja utvecklingen i den för det allmänna bästa riktlinjen, skall kunna av Konungen åläggas att vidtaga de åtgärder, som Konungen efter prövning finner för det allmänna bästa erforderliga. Och för denna Konungens maktutövning förutsättes enligt förslaget ådagaläggandet av så starka skäl, och koncessionsinnehavarens intressen äro skyddade genom så många förbehåll, att någon fara för obehörig maktutövning synes mig icke behöva föreligga. Ett stöd här för synes mig också ligga däri att Amerika och England infört liknande bestämmelser i sin järnvägslagstiftning.

§§ 36 och 37 uttala tydligare och mera i detalj vad som väl redan i nutida koncessioner kan utläsas ur eller kan sägas hava varit avsikten med punkterna 6 och 18 av för koncessionshavare stadgade villkor och förbehåll angående Konungens rätt att vaka över trafikens uppehållande.

Berörda punkt 6 handlar om det fall, att koncessionshavaren underlåter att uppehålla trafiken i *det omfång*, som av Kungl. Maj:t prövas skäligt. Därest dessa ord tolkas ordagrant, skulle Konungen icke äga rätt att ingripa i det fall, att trafiken uppehålls med tillräckligt antal tåg och vagnar, men på tider eller med materiel eller på sätt, som måste anses olämpliga för den trafikerande allmänheten, liksom punkten icke heller omnämner annan utväg till rättelse än att Konungen må förordna att koncessionshavaren helt och hållet skall skiljas från trafikens handhavande. Det synes rimligt, att koncessionshavarens trafikeringsplikt erhåller ett generellt uttryck, såsom av mig i ovanberörda paragrafer föreslagits. Båda paragraferna äga motsvarighet i amerikansk lagstiftning.

I § 38 stadgas rätt för Konungen att ingripa mot en enskild järnväg i det fall att järnvägen åsidosätter trafikanternas rättmätiga intressen i fråga om själva utförandet av godstransporterna. Paragrafen har sin motsvarighet i amerikansk lagstiftning.

§ 41 motsvarar § 34 i Hallströms förslag, men har i så måtto utvidgats, att de enskilda järnvägarna förpliktats att biträda internationella trafiköverenskommelser av alla slag.

§ 42 överensstämmer med § 28 i Hallströms förslag med den ändringen, att de i det senare förslaget efter orden »för personalen vid järnvägen, som

Kungl. Maj:t kan» intagna orden »för trafiksäkerhetens tillgodoseende» uteslutits såsom onödigt begränsande Konungens myndighet.

§ 43 skapar jämte § 44 förutsättningarna för utövande av en allsidig kontroll.

Paragrafen överensstämmer med i nuvarande amerikansk järnvägslagstiftning förekommande stadganden. Det synes mig riktigt att sådana företag som enskilda järnvägar, vilka tillkommit med statens medverkan och tjäna ett allmänt intresse, skola vara skyldiga att inför Konungen eller den myndighet han kan utvälja redogöra för all sin verksamhet i den omfattning, som kan finnas lämplig. I viss omfattning bör denna skyldighet utsträckas till [entreprenör, som utför sådant arbete å järnväg att dess kostnad kan vara av betydelse att känna vid den uppskattning, som kan bli erforderlig för att bestämma den ersättning, som staten skall betala vid inlösen av järnvägen ifråga.

Kap. IV reglerar Konungens bestämmanderätt över taxeväsendet. Sådan rätt över taxan äger Konungen redan nu. Den har emellertid tillämpats endast så att Konungen fastställt den ordinarie taxan, vilket inneburit, att den enskilda järnvägen för sina transporter icke ägt utkräva högre avgifter än dem Konungen fastställt (maximitaxa). De nu i §§ 48, 52, 53 och 56 föreslagna bestämmelserna framhålla och utforma närmare Konungens rätt att övervaka och i händelse av behov reglerande ingripa i den enskilda järnvägens nedsättningspolitik.

De i nyssnämnda paragrafer samt §§ 54 och 55 föreslagna bestämmelserna kunna synas vara av beskaffenhet att allt för mycket binda de enskilda järnvägarnas rörelsefrihet i fråga om avgiftsbestämningen. Det torde emellertid böra erinras, att de nuvarande koncessionsbestämmelserna, punkt 4, ge Konungen enahanda rätt. Här är således blott fråga om att tydligt framhäva en redan befintlig rätt och att bestämma vissa gränser, inom vilka de enskilda järnvägarna äga att modifiera tillämpningen av taxan. Denna begränsning avser i §§ 48 och 52 att förebygga, att en järnväg genom oskäliga nedsättningar åt en eller flera trafikanter åstadkommer ett lågt netto, som i sin tur användes för att motivera krav å högre taxa för trafiken i övrigt. §§ 48, 52, 53 och 55 ha sin motsvarighet i engelsk samt §§ 54 och 55 i amerikansk lagstiftning.

§ 49 uttalar en grundsats, som tillgodoser trafikanternas rättmätiga krav å lika behandling. Särskilda förhållanden, såsom t. ex. en järnvägs konkurrens med en sjötransportled, nödvändiggöra likväl att möjlighet till undantag från regeln skall kunna beredas, och har prövningen av dylika undantagsfall lagts till Konungen eller den myndighet, som Konungen därtill kan finna lämplig. Paragrafen har sin motsvarighet i amerikansk lagstiftning.

§§ 50 och 51 äro hämtade från gällande trafikstadga och infogade här för att fullständiga reglerna om statens kontroll över de enskilda järnvägarnas taxeväsende.

§ 53 uttrycker Konungens rätt att i särskilda fall bestämma den lägre fraktsats, som vissa ekonomiska eller sociala förhållanden kunna göra nödvändig. Paragrafen har sin motsvarighet i engelsk lagstiftning.

§§ 54 och 55 innehålla nya regler angående den taxe- och inkomstnivå, som kan anses vara skälig. Givetvis kunna åsikterna om denna nivå höjd vara mycket olika, men det synes mig att i en modern järnvägs lag föreskrifter därom icke böra saknas. Sådana ha också influtit i amerikansk samt i viss mån i engelsk lagstiftning. Grundtankarna i förslaget äro, att enskild järnväg bör få söka uppnå en skälig avkomst å sitt kapital, men endast å det i järnvägen verkligen disponerade kapitalet, att om regelbundet högre netto åstadkommes, taxan bör sänkas och att därest i allt fall högre netto ernås, detta bör delvis få behållas av järnvägen, men delvis avsättas till en för det enskilda järnvägsväsendets gagn avsedd fond.

I fråga om § 56 torde böra framhållas, att den största tryggheten för trafikanterna givetvis ligger i att Konungen fastställer jämväl de s. k. extra avgifterna, d. v. s. magasins- och vagnspengar, avgifter för sidospår, omlastningsavgifter o. s. v. Emellertid äro förhållandena å olika orter så skiftande, att en undantagslös regel i detta avseende säkerligen skulle verka betungande. Det torde därför vara lämpligast att överlämna åt Konungen att själv avgöra, i vilken omfattning fastställandet av dylika avgifter må kunna överlämnas till vederbörande järnvägsförvaltningar själva.

Kap. V innehåller föreskrifter, som begränsa en enskild järnvägs rätt att övertaga ansvaret för annat företag och att ikläda sig ekonomiska förpliktelser, som kunna äventyra järnvägens ekonomi, i det att sådan finans- eller förvaltningsoperation kräver Konungens godkännande. Härigenom göres också fusionsbildningen inom järnvägsväsendet beroende av Konungens prövning.

Kap. VI och XI innehålla icke några avvikelser från det Hallströmska förslaget.

I Kap. VII böra inflyta de inlösningsbestämmelser, som efter vederbörlig prövning av 1918 års järnvägskommittés förslag till dylika bestämmelser kunna befinnas lämpliga. Att märka är att i detta kapitel fråga uppstår, om och i vad mån dylika nya inlösningsbestämmelser böra äga retroaktiv verkan. Skulle så icke vara fallet, bör i lagen intagas en bestämmelse, att de i VII kap. intagna föreskrifterna endast skola äga giltighet för järnvägar, som efter lagens promulgerande erhålla koncession.

I kap. VIII föreskrives, att även en järnvägs konkursförvaltning är underkastad lagens föreskrifter.

Förestående redogörelse för de av mig föreslagna nya lagbestämmelserna avser icke att utgöra en fullständig motivering för bestämmelserna i fråga, utan endast en orientering. Såsom redan angivits, hava de flesta av bestämmelserna sin motsvarighet i amerikansk eller engelsk lagstiftning eller i båda dera. Analogier kunna också hämtas från andra länders reorganisation av järnvägsväsendet. Därest förslaget skulle föranleda en undersökning om lämpligheten av en dylik lag, böra givetvis skälen för och emot de särskilda bestämmelserna framläggas och skärskådas samt jämförelser mellan förutsättningarna för desamma här i Sverige och i andra länder verkställas

Mitt förslag är således att betrakta såsom ett uppslag till vidare diskussion och prövning av de viktiga frågor, som framföras i detsamma.

Till jämförelse bifogas i översättning de delar av de vidlyftiga engelska (Railways Act) och amerikanska (Interstate Commerce Act) järnvägslagarna, som motsvara av mig föreslagna nya lagbestämmelser.

Stockholm den 16 maj 1925.

Vördsamt

John Flodin.

*Bil. 1.***Lag angående enskild järnväg för allmän trafik.****Kap. I. Klassindelning.****§ 1.**

Enskilda järnvägar för allmän trafik indelas, med hänsyn till spårvidd och teknisk beskaffenhet i övrigt med därav beroende trafikförmåga, i olika klasser. De närmare bestämmelserna därom meddelas av Konungen.

H. § 1.

Kap. II. Ansökning om koncession och dess behandling.**§ 2.**

Vill enskild man, bolag eller menighet anlägga järnväg för allmän trafik, söke tillstånd därtill (koncession) hos Konungen i den ordning denna lag föreskriver.

H. § 2.

Uppstår fråga, huruvida viss anläggning för allmän trafik är att betrakta såsom järnväg, så att bestämmelserna i denna lag skola tillämpas å densamma, ankomme på Konungen att bestämma därutinnan.

Koncession må ej beviljas å gränsbana, som är avsedd att direkt ingå såsom förbindelseled i främmande järnvägsnät, eller å järnväg inom Norrbottens län av annan än lokal betydelse, utan att tillfälle lämnats riksdagen att yttra sig i frågan.

Om tillstånd till utförande av elektrisk anläggning för järnvägs drift stadgas särskilt.

§ 3.

Vill någon återupptaga ett nedlagt järnvägsföretag eller inträda i fråga om annan än i denna lag avsedd järnväg eller i fråga om spårväg sådana ändrade förhållanden, att densamma blir att anse såsom järnväg, varom i denna lag sägs, gälle i tillämpliga delar enligt Konungens beprövande vad angående utverkande av koncession å anläggning av ny järnväg här nedan är stadgat.

H. § 49.

§ 4.

Koncession må beviljas allenast svensk medborgare, kommun i riket samt svenskt järnvägsaktiebolag.

H. § 3.

§ 5.

Koncession må beviljas allenast å järnväg med spårvidd av 1 435 millimeter (normalspårig) eller 891 millimeter eller 600 millimeter (smalspåriga), såvida ej särskilt viktiga skäl påfordra annan spårvidd.

H. § 4

§ 6.

Ansökning om koncession skall åtföljas av förslag till plan för järnvägsanläggningen samt av beräkning av anläggningskostnaden.

H. § 5.

Förslaget till plan skall omfatta översiktskarta samt plan- och profilritningar, förslag till lägen för stationer samt håll- och lastplatser, uppgift å den klass, järnvägen är avsedd att tillhöra, eller där särskilda delar av järnvägen äro avsedda att tillhöra olika klasser, den klass, varje särskild del skall tillhöra, förslag beträffande skenvikt och syllavstånd samt förslag till bestämmelser i övrigt med avseende å järnvägens byggande och utrustning.

§ 7.

- H. § 6. Innan ansökning om koncession av Konungen avgöres, skall sammanträde hållas inför Konungens befallningshavande eller den myndighet, som av Konungens befallningshavande förordnas, för att invånarne i de orter, genom vilka järnvägen är avsedd att framdragas, ävensom de övriga, vilkas intressen av det ifrågasatta företaget beröras, må erhålla tillfälle att yttra sig över ansökningen.

§ 8.

- H. § 7. Sedan nödig utredning i ärendet genom myndigheter och eljest vunnits, tager Konungen under omprövning, dels huruvida och i vilken mån den ifrågasatta järnvägen kan väntas bliva av nytta och betydelse för de orter, genom vilka den är avsedd att framdragas, ävensom för utvecklingen av landets trafikväsen i allmänhet och i militärt hänseende, dels ock huruvida trafikintrång av synnerligen väsentlig beskaffenhet må genom järnvägens tillkomst tillfogas annan kommunikationsled, vare sig statens eller enskild, varå koncession meddelats av Konungen. Med hänsyn härtill samt till övriga i ärendet förekommande omständigheter avgöre Konungen, huruvida koncession må sökanden medgivas eller icke.

§ 9.

- H. § 10. Är uppenbart, att i följd av tillkomsten av järnväg, därå koncession sökes, trafikintrång av synnerligen väsentlig beskaffenhet kommer att tillfogas annan, för allmän trafik upplåten eller för sådan trafik avsedd, under byggnad varande enskild kommunikationsled, varå Konungen meddelat koncession, må Konungen, där så prövas skäligt, i samband med beviljande av koncession, ålägga innehavaren av densamma att inom viss, av Konungen bestämd tid hava med ägaren av den äldre kommunikationsleden träffat överenskommelse om sådana bestämmelser, som för tillgodoseende av dennes berättigade intressen kunna anses erforderliga. Kan ej sådan överenskommelse inom föreskriven tid träffas, vare såväl koncessionshavaren som ägaren av den äldre kommunikationsleden underkastade de bestämmelser, Konungen i sådant hänseende meddelar.

§ 10.

- H. § 11. Beviljas ansökning om koncession, åligger innehavaren av koncessionen att inom tid och hos myndighet, som Konungen vid koncessionens meddelande bestämmer, såsom säkerhet för järnvägsbyggnadens behöriga utförande nedsätta visst, i koncessionsbeslutet angivet belopp i penningar eller i värdepapper, som av Konungen godkännas. Där skäl därtill äro, må Ko-

nungen på ansökning kunna medgiva förlängning av den för nedsättningen bestämda tiden.

Det belopp, som sålunda skall nedsättas, utgör 2 procent av den beräknade kostnaden för järnvägens anläggning, med avrundning av beloppet till närmast lägre eller högre tusental kronor; dock att beloppet i intet fall må understiga 2 000 kronor.

Sker ej nedsättning enligt denna paragraf inom föreskriven tid, vare koncessionen förverkad.

Sedan det blivit styrkt, att järnvägen är i allo fullbordad och i sin helhet upplåten för allmän trafik, vare koncessionshavaren berättigad att återbetomma det nedsatta beloppet, såvida det ej, på sätt i 16 § sägs, är förverkat.

§ 11.

Konungen fastställer plan för järnvägsanläggningen, Konungen obetaget att rörande fastställande av detaljritningar särskilt förordna. H. § 12.

Vill koncessionshavaren vidtaga ändring beträffande den för järnvägen bestämda spårvidden eller ock såsom tillägg till den av Konungen fastställda planen utsträcka huvudlinjen eller anlägga grenbana, som är avsedd för allmän trafik, söke tillstånd därtill hos Konungen; och gälle för sådant fall i tillämpliga delar enligt Konungens beprövande vad angående utverkandet av koncession å anläggning av ny järnväg är i denna lag stadgat. Är fråga om annat tillägg till planen eller om ändring i densamma och avser tillägget eller ändringen anläggning av station, som är avsedd för stadigvarande bruk, eller utläggning av dubbelspår eller är tillägget eller ändringen eljest av väsentlig beskaffenhet, ankomme på Konungen att avgöra, huruvida och under vilka villkor tillägget eller ändringen må utföras. Är tillägget eller ändringen icke av väsentlig beskaffenhet, må tillstånd därtill utverkas på sätt Konungen närmare föreskriver. Ändring beträffande järnvägens eller viss bandels hänförande till viss klass utan ändring av spårvidden samt ändring beträffande skenvikt och syllavstånd må likaledes utverkas på sätt Konungen närmare föreskriver.

Utförandet av järnvägsanläggningen ävensom arbete, varigenom göres ändring i eller tillägg till den fastställda planen, stå under kontroll av staten enligt de närmare bestämmelser, Konungen meddelar. Denna kontroll må kunna omfatta även de ekonomiska förhållandena med avseende å utförandet av järnvägsanläggningen eller av arbete, som nyss nämnts.

§ 12.

Berör järnvägen kronan tillhörig mark, skall särskild plan över järnvägsanläggningen, i vad den berör sådan mark, fastställas av Konungen; och åligger det koncessionshavaren att till Konungen ingiva förslag till fullständig dylik plan med beskrivning jämte uppgift å järnvägen angränsande byggnader, verk och inrättningar. Utan hinder av därförut meddelad stadfästelse å planen för järnvägen äger Konungen förordna om de avvikelser i järnvägens sträckning eller om de ändringar i planen i övrigt, som av anledning

H. § 14.

att järnvägen berör kronomark kunna för tillgodoseende av kronans rätt och fördel anses erforderliga.

§ 13.

- H. § 16. Där järnvägen skall å bro framdragas över allmän farled, har koncessionshavaren att till Konungens befallningshavande ingiva förslag till brons anordnande; och åligger det Konungens befallningshavande att, sedan vederbörande kommuner och trafikanter lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, med eget utlåtande överlämna detsamma till Konungen, som utan hinder av meddelad fastställelse å planen för järnvägsanläggningen må förordna om de avvikelser i järnvägens sträckning eller meddela de närmare föreskrifter om brons anordnande, som kunna finnas erforderliga.

§ 14.

- H. § 18. Vid koncessions meddelande bestämmer Konungen dels viss tid, inom vilken arbetet med järnvägens anläggning skall vara påbörjat, dels tid, då järnvägen skall vara för allmän trafik öppnad, och dels tid, då järnvägen skall vara i allo fullbordad. På särskild ansökning må Konungen kunna medgiva förlängning av de i nämnda hänseenden utsatta tider.

§ 15.

- H. § 19. Är ej arbetet å järnvägens anläggning påbörjat inom därför utsatt tid, vare koncessionen ävensom en fjärdedel av det enligt 10 § nedsatta beloppet förverkade, varemot återstående tre fjärdedelar av beloppet få av vederbörande återbekommas. Det förverkade beloppet tillfaller statskassan.

Det åligger koncessionshavaren att inom en månad från det arbetet med järnvägens anläggning påbörjats till Konungen ingiva bevis därom av vederbörande landsfiskal eller av vederbörande magistrat eller motsvarande myndighet. Har bevis, som nu nämnts, icke ingivits inom en månad efter den för arbetets påbörjande bestämda tiden, vare lag, som i nästföregående stycke sägs.

§ 16.

- H. § 20. Har ej järnvägen i vederbörlig ordning öppnats för allmän trafik inom därför utsatt tid, vare, där ej Konungen godkänner skäl för dröjsmålet eller detsamma berott allenast därpå att av vederbörande myndighet anmärkta smärre felaktigheter icke ännu blivit avhjälpda, koncessionen och hela det nedsatta beloppet förverkade. Det förverkade beloppet tillfaller statskassan.

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

§ 17.

- H. § 22. Finner Konungens befallningshavande det vara för upprätthållande av ordning och skick bland de vid järnvägs byggnad anställda arbetare nödigt att tillsätta en eller flera särskilda polismän, såsom landsfiskaler eller andra, lägre polismän, skall koncessionshavaren ersätta statsverket kostnaden härför.

Jämväl kostnaden för anordnande av särskild religions- eller sedlighetsvård bland arbetarna skall, där Konungens befallningshavande finner sådan vård nödig, gäldas av koncessionshavaren.

§ 18.

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

H. § 24.

§ 19.

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

H. § 25.

Innan tillstånd meddelats att för allmän trafik öppna järnväg eller del därav, vare jämväl sådan personbefordran därå, som icke är att anse såsom allmän trafik, förbjuden. Denna bestämmelse utgör dock ej hinder för kostnadsfri personbefordran å järnvägen, där befordringen står i samband med eller har avseende å järnvägens anläggning eller tagande i bruk.

För överträdelse av vad i första stycket av denna paragraf är stadgat vare straffet böter från och med 20 till och med 200 kronor för varje dag allmän trafik olovligen ägt rum eller rullande materiel olovligen använts i allmän trafik; för överträdelse av stadgandet i andra stycket vare straffet böter från och med 10 till och med 100 kronor. Åtal anhängiggöres vid allmän domstol av allmän åklagare. Böterna tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång förvandlas enligt allmän lag.

§ 20.

På förslag av koncessionshavaren skall, innan tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik meddelas, Konungen hava fastställt taxa.

H. § 26.

§ 21.

Konungen äger att, utöver vad i denna lag sägs, i sammanhang med koncessions beviljande meddela av särskilda förhållanden påkallade föreskrifter i ämnen, varom stadgande icke är i denna lag meddelat.

H. § 52
(första stycket).

Kap. III. Med koncession förenade rättigheter och skyldigheter.

§ 22.

Har koncession beviljats, är koncessionshavaren dels berättigad att med de inskränkningar, som följa av bestämmelserna i denna och annan lag, trafikera den koncessionerade järnvägen samt uppbära avkomsten av trafiken, dels ock skyldig att i enlighet med utfärdad trafikstadga och för järnvägen fastställd taxa samt i övrigt i överensstämmelse med av Kungl. Maj:t givna särskilda föreskrifter verkställa befordring å järnvägen, efter vad därom må vara stadgat, av personer eller gods eller av personer och gods.

H. § 8.
R. A. § 16
mom. 1.
I. C. A. § 1
mom. 11, 14,
15, 16 och 21.

§ 23.

Den, som erhållit koncession å järnväg, äger att i den ordning, som i lagen om expropriation sägs, erhålla expropriationsrätt beträffande den en-

H. § 17.

skild man, menighet eller inrättning tillhörande mark, som erfordras för banan enligt fastställd plan, för de för järnvägens utförande och för driften nödiga byggnader, anläggningar och upplagsplatser samt för vägar, diken och vattenavlopp, som ock dylik, i omedelbart sammanhang med banlinjen liggande mark, som erfordras för erhållande av fyllningsämne, sten och grus för sidoupplag.

I den mån järnväg faller inom planlagda området för stad eller annat samhälle, för vilket stadsplan blivit fastställd, gäller angående expropriationsrätt vad Konungen i varje särskilt fall bestämmer.

Koncessionshavaren får ej begagna sig av medgiven expropriationsrätt eller å mark, med avseende å vilken expropriation för järnvägens anläggning skall ske, börja järnvägsarbetet, förrän Konungen därtill lämnat särskilt tillstånd. Sådant tillstånd må ej lämnas, där ej skälig anledning finnes, att koncessionshavaren är i stånd att utföra järnvägsanläggningen. Vid ansökan om tillstånd, varom här sägs, skall sökanden, därest järnvägen skall ansluta till annan kommunikationsled, foga utredning rörande järnvägens kostnader därför.

§ 24.

H. § 27. Järnväg, å vilken koncession beviljats, skall jämte tillhörande byggnader, verk och inrättningar njuta lika skydd som staten tillhörig järnväg.

§ 25.

H. § 33. Med iakttagande av vad i 39 § är stadgat rörande trafikens uppehållande i viss utsträckning, äger koncessionshavaren eller, om driften är å annan behörigen överlåten, denne att bestämma antalet tåg å järnvägen samt fastställa tidtabeller för desamma; dock med skyldighet, därest Konungen finner, att tågen böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, att ställa sig till efterrättelse vad Konungen i sådant hänseende förordnar. Skulle i anledning av förordnande, som här sägs, koncessions- eller drift-innehavare nödgas att för transporter för rikets försvarsväsen vidtaga för järnvägens del eljest icke behövliga anordningar, må, där kostnaderna härför äro av större betydelse, Konungen kunna tillerkänna koncessions- eller drift-innehavaren ersättning.

R. A. § 16 mom. 1.
I. C. A. § 1 mom. 15.

I grafiska och tjänstgöringstidtabeller skola införas extra militärtåg i enlighet med anvisning av järnvägsstyrelsen.

§ 26.

H. § 13. Finner Konungen järnväg, därå koncession meddelats, böra ansluta till eller korsa annan kommunikationsled, varå koncession förut av Konungen meddelats, eller måste för anläggning av järnväg, därå koncession beviljats, verkställas ändring eller flyttning med avseende å sådan annan kommunikationsled, som nyss nämnts, vare innehavaren av den tidigare koncessionen skyldig tåla sådan anslutning, korsning, ändring eller flyttning, och skall överenskommelse mellan innehavarna av de båda koncessionerna träffas angående villkoren därför. Kan ej överenskommelse därom träffas, vare koncessions-

havarne underkastade de bestämmelser, Konungen i sådant hänseende meddelar. Lag samma vare, därest annan av Konungen koncessionerad kommunikationsled än järnväg skall ansluta till, korsa eller föranleda flyttning eller ändring av järnväg, därå koncession förut meddelats.

Där järnväg skall korsa annan järnväg utanför stations spårområde, vare innehavaren av koncessionen för den av de båda järnvägarna, å vilken koncession sist meddelats, skyldig att vidkännas alla kostnader i anledning av korsningen. Hava koncessionerna för de båda järnvägarna meddelats samma dag, skola koncessionshavarne hava att till hälften var bestrida kostnaderna i fråga.

Skulle, sedan korsning i samma plan blivit anordnad, ifrågakomma att å någondera järnvägen använda sådan ökad tåghastighet, att korsningen måste anordnas i skilda plan, skola kostnaderna därför bestridas av innehavaren av koncessionen för den järnväg, å vilken den ökade tåghastigheten skall förekomma.

Bestämmelserna i denna paragraf skola äga tillämpning jämväl å förhållandet mellan statens järnvägar samt sådan järnväg eller annan kommunikationsled, därå Konungen meddelat koncession.

§ 27.

Konungen äger ålägga koncessionshavaren att, i den ordning och på de villkor Konungen finner skäl föreskriva, vidtaga åtgärder för standardisering av bana, materiel och annan utrustning ävensom att tillsammans med andra järnvägar genomföra gemensamt begagnande av järnvägslinjer, bangårdar, hamnspår, rullande materiel, inventarier, verkstäder och andra driftanordningar, allt för så vitt dels verkställda beräkningar giva vid handen, att kostnaden härför icke minskar järnvägens förmåga att på tillfredsställande sätt ombesörja trafiken eller att lämna skälig avkastning, dels ock koncessionshavaren utan oöverkomliga svårigheter och utan att järnvägens borgenärers eller aktieägares intressen på oskäligt sätt menligt påverkas därav kan anskaffa härför erforderligt kapital.

R. A. § 16
mom. 1 och 2.

I. C. A. § 1
mom. 15, § 3
mom. 4.

§ 28.

Därest allmänhetens intresse så kräver, äger Konungen ålägga koncessionshavaren att förlänga järnvägen, att åstadkomma spårförbindelse mellan järnvägsstation och hamn eller att utföra erforderliga byggnadsarbeten å järnvägen, för så vitt dels verkställda beräkningar giva vid handen, att kostnaden för byggnaden ifråga icke minskar järnvägens förmåga att på tillfredsställande sätt ombesörja trafiken eller att lämna skälig avkastning, dels ock koncessionshavaren utan oöverkomliga svårigheter och utan att järnvägens borgenärers eller aktieägares intressen på oskäligt sätt menligt påverkas därav kan anskaffa härför erforderligt kapital.

R. A. § 16
mom. 1.

I. C. A. § 1
mom. 21, § 6
mom. 13,
§ 26.

På därom av trafikant framställd begäran är koncessionshavaren skyldig att anlägga och underhålla spårförbindelse till av trafikant byggt sidospår ävensom att ombesörja trafiken å dylikt sidospår, om sådan spårförbindelse

I. C. A. § 1
mom. 9.

är av trafikförhållandena påkallad och densamma kan anordnas utan fara för trafiksäkerheten samt trafikeras med för koncessionshavaren tillfredsställande ekonomiskt resultat.

Twist angående dylik anläggnings-, underhålls- och trafikeringskyldighet ävensom angående trafikeringsvillkoren avgöres av Konungen.

§ 29.

- H. § 35. Det åligger koncessionshavaren eller, där driften är å annan behörigen överlåten, denne dels att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser angående upprättande och revidering av planer för järnvägarnas krigsförberedelser samt om militära tidtabellers utdelning till vederbörande myndigheter, som kunna meddelas av Konungen, och dels att lämna de officerare, vilka blivit därtill beordrade, tillfälle att studera järnvägens trafikförhållanden och därvid tillhandagå dem med erforderliga upplysningar.

§ 30.

- H. § 37. Det åligger koncessionshavaren eller, där driften är å annan behörigen överlåten, denne att vidtaga alla de anordningar å järnvägen, vilka Konungen ur militär synpunkt finner skäligt föreskriva. Alla i sådant hänseende utförda anläggningar eller anskaffade inventarier skola anses tillhöra järnvägen, med skyldighet för koncessionshavaren eller, om driften är å annan behörigen överlåten, denne att vårda och underhålla desamma i fullgott skick.

Kostnaderna för sådana anordningar, som vid tiden för en järnvägs koncessionerande äro i särskilda, av Konungen utfärdade förordningar föreskrivna rörande mötesplatser för militärtåg, lastkajer å stationer, vattenstationer, vändskivor och anordningar vid större broar för deras hastiga förstörande under krigstid, ävensom rörande inredning, till underlättande av transport av manskap och hästar, av nyanskaffade täckta godsvagnar, vilka icke äro inredda för specialtransporter, skall koncessions- eller driftinnehavaren vidkännas. Kostnaderna för övriga anordningar skola, där icke vid koncessionens beviljande på grund av särskilda skäl annorlunda bestämts, gäldas av statsmedel.

Finner Konungen, att till följd av anordningar, varom i denna paragraf sägs, väsentligt intrång åstadkommes i användandet av järnvägens anläggningar eller rullande materiel, vare koncessions- eller driftinnehavaren berättigad till ersättning för samma intrång med belopp, som av Konungen bestämmes.

§ 31.

- H. § 36. Det åligger koncessionshavaren eller, där driften är å annan behörigen överlåten, denne dels att å järnvägen fortskaffa trupper, fångar och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och godstransporter emot den ersättning, som av Konungen bestämmes, och dels att mot ersättning enligt grunder, som fastställas av Konungen, genom underlydande personal fullgöra de postgöromål å stationerna, vilkas utförande kan från statsverkets sida påfordras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef samt byråchefen och de tjänstemän i övrigt å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå, till vilkas åliggande det hör att utöva kontroll beträffande de enskilda järnvägarna, skola åtnjuta fria resor å järnvägen.

Enahanda rätt skall tillkomma distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, landsfogdar, landsfiskaler, länsdetektiver och andra tillsyningsmän för den allmänna ordningens upprätthållande, var inom sitt tjänstgöringsområde.

§ 32.

Koncessionshavaren eller, därest driften är å annan behörigen överlåten, denne vare skyldig att för betryggande av driften å järnvägen hålla ett förråd, motsvarande järnvägens förbrukning för tre månader, av kol eller annat bränsle ävensom av smörjolja och andra för driftens uppehållande erforderliga förbrukningsartiklar, som kunna bestämmas av Konungen. Koncessions- eller driftinnehavaren vare härjämte skyldig att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser angående hållande av ytterligare förråd av artiklar, som ovan nämnts, vilka för betryggande av järnvägens drift i händelse av krigsmaktens ställande på krigsfot kunna meddelas av Konungen.

H. § 38.

Skyldighet att hålla förråd av kol eller annat bränsle gälle dock icke järnväg, å vilken för trafikens besörjande uteslutande användes elektrisk drift.

§ 33.

Staten äger, där så erfordras, att inom järnvägens område anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar, utan skyldighet att utgiva ersättning annat än för skador, som genom ledningens eller inrättningarnas anläggande, begagnande och underhåll till äventyrs kan uppkomma å järnvägens egendom; dock att husbyggnad ej må uppföras och ej heller utrymme inom järnvägens lokaler må tagas i anspråk utan tillstånd av koncessionshavaren. Därest för tillgodoseende av järnvägstrafikens behov eller för järnvägsdriftens behöriga besörjande ändring eller flyttning av sådan i denna paragraf avsedd ledning eller inrättning, som blivit anlagd inom järnvägens område, skulle bliva erforderlig, skall ändringen eller flyttningen ombesörjas och bekostas av staten.

H. § 39.

Skulle elektrisk drift införas å järnvägen, skall i avseende å förhållandet till telegraf- och telefonledning, som nyss nämnts, gälla, att sådan ledning är att betrakta såsom tillkommen senare än de för den elektriska driften inom järnvägens område utförda elektriska anläggningar.

Å stolplinje, som staten för telegraf- eller telefonledning anlagt inom järnvägsområde, äger koncessions- eller driftinnehavaren att, om utrymme därtill finnes, avgiftsfritt uppsätta och bibehålla telegraf- och telefonledningar till det antal, som vederbörande statsmyndighet kan finna skäl medgiva.

Vad i denna paragraf sägs angående anläggande, begagnande och underhåll av staten tillhörig telegraf- och telefonledning skall gälla även beträffande framdragande av staten tillhörig kraftledning medelst jordkabel samt beträffande begagnande och underhåll av dylik kraftledning. I avseende å

ansvaret för den inverkan, kraftledningen må medföra beträffande koncessionshavaren tillhöriga, inom järnvägens område anlagda elektriska ledningar, skola bestämmelserna i lagen angående vissa bestämmelser om elektriska anläggningar den 27 juni 1902 tillämpas; dock med iakttagande, att kraftledningen för varje fall skall vara att betrakta såsom tillkommen senare än sistnämnda ledningar.

§ 34.

- H. § 21. Bestämmelser rörande de fordringar, som böra ställas å beskaffenheten av bana och av rullande materiel ävensom å driftens anordning, jämte vad därmed äger samband meddelas av Konungen, i den mån sådana icke äro i lag fastställda.

§ 35.

- H. § 29. Staten utövar, på sätt Konungen närmare föreskriver, kontroll över underhåll av bana och rullande materiel med därtill hörande ångpannor ävensom över driften, så ock, där elektrisk drift är å järnvägen anordnad, över underhåll och skötsel av anordningarna därför.

Myndighet, av vilken statens kontroll utövas, må, då brister eller missförhållanden iakttagas, förelägga koncessionshavaren eller, där driften är å annan överlåten, denne att inom viss bestämd tid hava vidtagit erforderliga åtgärder till avhjälpan av bristerna eller missförhållandena antingen, såvitt angår banan och de fasta anordningarna för elektrisk drift samt själva driften, vid vite eller vid äventyr,

såvitt angår banan och de fasta anordningarna för elektrisk drift, att åtgärderna komma att vidtagas genom statens försorg på koncessions- eller drifinnehavarens bekostnad eller att trafiken skall vara inställd, där så finnes vara erforderligt, å banan i dess helhet, men eljest, å viss del av densamma,

såvitt angår den rullande materielen med till densamma i förekommande fall hörande anordningar för elektrisk drift, att den materiel, beträffande vilken brister blivit anmärkta, icke må användas i allmän trafik, samt

såvitt angår driften, att driften skall vara inställd eller att Konungen må förordna, att driften skall ombesörjas av staten eller av annan på den försumliges bekostnad.

Myndigheten äge jämväl, där så kan anses vara av förhållandena påkallat, förordna om trafikens omedelbara inställande antingen å järnvägen i dess helhet eller å viss del av densamma samt i sammanhang därmed meddela föreskrift om de åtgärder, som skola vidtagas, innan trafiken må återupptagas, ävensom, där så anses erforderligt, bestämma viss tid, inom vilken dessa åtgärder skola vara vidtagna.

I fråga om bristfällig rullande materiel äge kontrollerande myndighet, där omständigheterna må därtill föranleda, förordna, att materielen ifråga ej må användas i allmän trafik, förrän bristerna blivit avhjälpta.

Beslut om omedelbart inställande av trafiken skall gå i verkställighet utan hinder av förd klagan. Lag samma vare i fråga om beslut, varigenom

med avseende å viss rullande materiel förordnats, att den ej må användas i allmän trafik, förrän anmärkta brister blivit avhjälpda.

Har i strid med beslut, som meddelats i samband med kontroll, som i denna paragraf avses, antingen allmän trafik bedrivits å järnvägen eller ock rullande materiel använts i sådan trafik, vare straffet böter, i förra fallet från och med 100 till och med 1 000 kronor och i senare fallet från och med 20 till och med 200 kronor, allt för varje dag sådant skett. Beträffande åtal samt rätt till böter och dessas förvandling gäller vad i 19 § sägs.

§ 36.

(1) Det åligger koncessionshavare att anordna driften å järnvägen, så att densamma tillfredsställer den järnvägen trafikerande allmänhetens skäliga krav.

(2) Konungen eller av Konungen utsedd myndighet äger utfärda de principiella föreskrifter, gällande samtliga järnvägar, de föreskrifter för särskilda fall samt de tillämpningsbestämmelser, som må anses erforderliga för trygghet av driftsäkerheten och för åstadkommande av en väl ordnad trafikrörelse icke blott å koncessionshavarens egen järnväg utan även mellan denna och anslutande kommunikationsleder.

(3) Konungen eller av Konungen utsedd myndighet äger ålägga koncessionshavare att anskaffa och vid trafikskötseln använda den rullande materiel och de materialier i övrigt ävensom att vidtaga de anordningar i fråga om driften, som må anses erforderliga för ombesörjande av trafiken i enlighet med utfärdade föreskrifter eller eljest på ett tillfredsställande sätt.

§ 37.

Därest särskilda omständigheter, såsom trafikstockning, ovanliga naturförhållanden, linjeavbrott eller dylikt, lägga hinder i vägen för trafikens upprätthållande å en viss linje på ett sådant sätt, som motsvarar allmänhetens och näringslivets berättigade krav, äro ej mindre den järnväg, där hindret uppstått, än även övriga järnvägar skyldiga att tillämpa de befordringsföreskrifter och tillämpningsbestämmelser och att vidtaga de anordningar i fråga om användande av lokomotiv, vagnar och övrig materiel, bangårdar och järnvägslinjer, som Konungen eller av Konungen utsedd myndighet kan finna skäl besluta.

§ 38.

Därest koncessionshavaren eller, därest driften är å annan behörigen överlåten, denne tillämpar orätta eller oskäliga befordringsföreskrifter eller tillämpningsföreskrifter beträffande tillvägagångssättet för märkning, emballering, mottagning och utlämnande av gods, däri inbegripet resgods, lik och levande djur, äge Konungen eller av Konungen utsedd myndighet förordna om rättelse härutinnan.

§ 39.

Finner Konungen, att koncessionshavaren eller, om driften av järnvägen är å annan behörigen överlåten, denne underlåter att uppehålla trafiken i det omfång eller på det sätt, som av Konungen provas skäligt, förordne

H. § 31.

R. A. § 16
mom. 1 och 2.

I. C. A. § 3
mom. 3.

I. C. A. § 1
mom. 15.

I. C. A. § 1
mom. 6.

H. § 31.

Konungen, att erforderliga åtgärder för avhjälpande av nämnda missförhållande skola inom viss tid vidtagas, vid äventyr att trafiken kommer att för koncessionshavarens eller, om driften är å annan överlåten, för dennes räkning besörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter. Vidtagas ej föreskrivna åtgärder inom utsatt tid, och har ej koncessionshavaren eller, där driften är å annan överlåten, denne inom viss, av Konungen därefter bestämd tid på tillfredsställande sätt styrkt sig vara i stånd att ånyo övertaga och behörigen ombesörja driften, vare, där Konungen finner sådant skäligt, koncessionen eller, där driften varit av koncessionshavaren å annan överlåten, rättigheten att ombesörja driften förverkad.

§ 40.

H. § 30.

Är till följd av koncessionshavarens underlåtenhet att ställa sig till efterrättelse meddelat föreläggande i fråga om underhåll av bana eller fasta anordningar för elektrisk drift trafiken å järnvägen inställd, utsatte Konungen, på anmälan, ny tid för föreläggandets fullgörande, vid äventyr, därest även denna tid försittes, att koncessionen varder förverkad.

Har koncessionshavaren underlåtit att ställa sig till efterrättelse i samband med statens kontroll meddelat föreläggande att vidtaga erforderliga åtgärder för avhjälpande av anmärkta missförhållanden i fråga om driften, och är till följd därav driften å järnvägen inställd eller har Konungen av sådan anledning förordnat, att driften skall ombesörjas av staten eller annan på den försumliges bekostnad, förelägge Konungen koncessionshavaren att inom viss, bestämd tid på tillfredsställande sätt styrka, att han är i stånd att ånyo övertaga och behörigen ombesörja driften, vid äventyr att Konungen må, där så skäligt prövas, förklara koncessionen förverkad.

Är driften av järnvägen av koncessionshavaren behörigen överlåten å annan, och har den, å vilken driften sålunda är överlåten, låtit komma sig till last sådan underlåtenhet, som i denna paragraf sägs, gälle vad ovan är stadgat; dock att slutliga påföljden för försummelse i detta fall är, i stället för koncessionens förverkande, förlust av rättigheten för den, å vilken driften är överlåten, att vidare ombesörja densamma.

§ 41.

H. § 34.

Koncessionshavaren vare pliktig ställa sig till efterrättelse ej blott de avgifter och bestämmelser i övrigt ifråga om samtrafik med andra för allmän trafik upplåtna kommunikationsleder och de föreskrifter rörande ömsesidigt begagnande av vagnar, som kunna av Konungen utfärdas ifråga om inhemsk trafik, utan även de internationella överenskommelser rörande järnvägstrafik, som Konungen kan finna skäl för Sveriges del biträda.

§ 42.

H. § 28.

Koncessionshavare eller, där driften är å annan överlåten, denne vare skyldig att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i fråga om tjänstgöringstiden för personalen vid järnvägen, som Kungl. Maj:t kan finna skäl

meddela, ävensom de föreskrifter, som av Kungl. Maj:t kunna utfärdas | angående beredande av sabbatsledighet för järnvägens personal.

§ 43.

Koncessionshavare eller, därest driften är å annan behörigen överläten, denne vare skyldig att i enlighet med av Konungen eller av vederbörande myndighet enligt Konungens förordnande utfärdade föreskrifter insända bestyrkt avskrift av alla såväl hittills som hädanefter upprättade protokoll, rapporter, kontrakt, överenskommelser, konton, berättelser och andra handlingar, som röra järnvägens anläggning, vidmakthållande, utvidgning och ombyggnad, dess transportrörelse, finansförvaltning och bokföring eller dess förhållande till andra kommunikationsanstalter, att för av Konungen förordnat ombud hålla alla dylika handlingar tillgängliga för granskning samt att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som Konungen kan finna skäl utfärda angående omfattningen och formen för dylika handlingar.

Därest arbete för järnvägens anläggning, vidmakthållande, utvidgning eller ombyggnad överlämnas åt entreprenör, åligger det koncessionshavaren eller den, å vilken driften av järnvägen kan vara behörigen överläten, att kontraktsenligt förbinda entreprenören att efter arbetets utförande till koncessionshavaren överlämna, att av denne förvaras i original eller bestyrkt avskrift, alla sådana räkenskaper och övriga handlingar, som kunna vara av betydelse för bestämmandet, i enlighet med av Konungen utfärdade föreskrifter, av järnvägens sak- eller affärsvärde.

H. § 40.

I. C. A. § 1
mom. 13, § 20
mom. 1, 2
och 5.

§ 44.

I fråga om sättet för förandet av räkenskaperna för järnvägens anläggning samt för järnvägens rörelse vare koncessionshavare skyldig att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan meddela därutinnan.

H. § 23.

§ 45.

Konungens fastställande av plan för järnvägsanläggningen utgör icke hinder för prövning i laga ordning av framdeles möjligen uppkommande frågor angående omläggning av vägar, som järnvägen övergår, eller vattenuppdämning av ågor eller hinder i flottled eller farled till följd av järnvägsanläggningen.

H. § 15.

§ 46.

Koncession kan ej med laga verkan övergå, ej heller driften av järnvägen överlätas å annan än den, som enligt 4 § är behörig att erhålla koncession, dock att genom inköp av järnväg å exekutiv auktion eller vid försäljning i den ordning, konkurslagen bestämmer, koncession må kunna övergå till sådant svenskt bankaktiebolag, solidariskt bankbolag eller försäkringsbolag, vars bolagsordning innehåller bestämmelse, att ej annan än här i riket bosatt svensk medborgare må vara ledamot eller suppleant i styrelsen eller berättigas att teckna bolagets firma.

H. § 9.

Har koncession övergått till någon genom giftorätt, arv eller testamente, göra denne anmälan därom hos Konungen, och vare, där Konungen finner

skäl förordna därom, skyldig att inom viss av Konungen bestämd tid hava överlåtit koncessionen till annan, som av Konungen godkännes, vid äventyr att koncessionen eljest varder förverkad.

För rätt att övertaga koncession annorledes än på grund av giftorätt, arv eller testamente erfordras Konungens tillstånd. För övertagande av driften fordras likaledes Konungens tillstånd.

Där järnvägen är fullbordad eller anläggningen av densamma påbörjad, kan koncessionen icke övergå till annan annorledes än i samband med förvärv av järnvägen eller den anlagda delen av densamma. Icke heller kan, för så vitt järnvägsföretaget icke förklarats nedlagt, järnvägen förvärfvas annorledes än i samband med förvärv av koncessionen.

Den, å vilken driften är överlåten, vare ansvarig ej blott för driftens behöriga skötande utan även för underhåll av bana och av rullande materiel.

Kap. IV. Statens bestämmanderätt över taxeväsendet.

§ 47.

H. § 26. Förekommer anledning vidtaga ändring i fastställd taxa, må Konungen I. C. A. § 15 därom förordna. mom. 1 och 3.

§ 48.

R. A. § 37 Järnväg äger rätt att medgiva nedsättning under, men icke att höja av mom. 1, § 38, Konungen fastställda befodrings- och övriga avgifter. Den nedsatta avgiften § 41 mom. 1. må dock icke utan Konungens eller av Konungen utsedd myndighets samtycke vara mindre än 5 % eller mer än 40 % lägre än den av Konungen fastställda taxan, för såvitt icke fråga är om nedsättning för välgörande ändamål eller för lantbruks-, industri-, konst- eller dylika utställningar eller om fria resor för vare sig järnvägens egen eller andra järnvägars personal eller om fria transporter av förnödenheter för järnvägens egen personal. Järnväg äger ock upphäva en av järnvägen beviljad nedsättning samt att förhöja en av järnvägen nedsatt fraktsats eller annan avgift, dock icke utöver den taxa, som av Konungen fastställts. Den höjda nedsatta fraktsatsen skall dock med minst 5 % understiga den av Konungen fastställda taxan.

§ 49.

I. C. A. § 4. Utan Konungens eller av Konungen utsedd myndighets tillstånd äger icke järnväg för befördran av resande eller gods av samma slag, däri inbegripet lik och levande djur, utkräva eller mottaga högre avgift å en kortare sträcka än å en längre sträcka av samma järnvägslinje och i samma riktning, därest den kortare sträckan utgör en del av den längre, eller att fordra större avgift vid genomgångstrafik än för trafik inom det egna området.

§ 50.

Trafikstadgan § 2 mom. 2. Av järnväg beviljad nedsättning skall, även om den kommer trafikant till godo genom efteråt skeende återbetalning av en del av den i taxan fastställda avgiften, gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor.

§ 51.

Varje av järnvägsförvaltning gjord ändring av befordringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning skall med utsättande av tiden, från vilken ändringen träder i kraft, ofördröjligen offentliggöras dels i Post- och Inrikes tidningar, dels ock genom anslag å de stationer, som beröras av ändringen. Avgiftsnedsättningar för välgörande eller offentliga ändamål ävensom tillfälliga avgiftsnedsättningar i persontrafik behöva likväl icke kungöras.

Sådan nedsättning av befordringsavgift, som icke beviljats endast för bestämd tid, må icke upphöra att gälla, förrän minst två månader förflutit, efter det beslutet om nedsättningens upphörande kungjorts på sätt i mom. 1 föreskrives.

§ 52.

Finner Konungen, antingen att en nedsättning äventyrar järnvägens förmåga vare sig att fullgöra sina förpliktelser till stat, kommun eller enskilda fordringsägare eller att ernå det netto av järnvägsdriften, som avsetts att vinnas med den av Konungen fastställda taxan, eller ock att för viss nedsättning stadgats sådana villkor, att vissa trafikanter, som kunna uppfylla dessa villkor, bliva otillbörligt gynnade gent emot andra, som icke kunna uppfylla samma villkor, äger Konungen rätt att ändra eller upphäva berörda nedsättning eller villkoren därför eller att fastställa en viss fraktsats eller att bestämma en gräns, under vilken nedsättning icke må beviljas.

Vad Konungen sålunda förordnat, äger järnvägen icke utan Konungens medgivande ändra.

§ 53.

Konungen äger för viss trafik fastställa en viss nedsatt fraktsats ävensom de villkor, som skola gälla för denna fraktsats tillämpning.

Vad Konungen så förordnat, äger järnvägen icke utan Konungens medgivande ändra.

§ 54.

Taxan bör vara sådan, att järnvägen, under förutsättning att trafiken å järnvägen icke över hövan betungas, kan, med hederlig, effektiv och ekonomisk drift samt med beräkning av skäliga kostnader för underhåll av bana, byggnader och rullande materiel, uppnå en sådan nettoinkomst av järnvägsdriften, sedan vederbörliga avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond skett, att densamma utgör skälig avkomst, dock icke över 5 %, å järnvägens disponerade kapital. Med disponerat kapital förstås summan av låneskulder, aktiekapital och fonderade medel.

Konungen äger meddela föreskrifter angående sättet för verkställandet av undersökning av värdet å järnvägens anläggningar.

§ 55.

Mom. 1. Där Konungen vid granskning av järnvägens taxa finner, att den nettoinkomst, beräknad på sätt i § 54 sägs, som uppnåtts eller under i samma paragraf angivna förutsättningar bort uppnås för den tid, gransk-

Trafikstadgan
§ 7 mom.
1 och 2.

R. A. § 37
mom. 2, § 41
mom. 2.

R. A. § 37
mom. 2 och 3.

I. C. A. § 15 a
mom. 2 och 3.

R. A. § 59 mom.
3, 4, 5 och 6.
I. C. A. § 15 a
mom. 6 och 10.

ningen omfattar, överstiger 5 % å i § 54 angivna värden, bör taxan, såvida överskottet icke kan anses bero på tillfälliga omständigheter, sänkas.

Mom. 2. Överstiger nettointkomsten 5 % å i § 54 angivna värden, skall ena hälften av överskottet läggas till järnvägens reservfond, intill dess denna fond uppnått 10 % av i samma paragraf nämnda värden. Sedan fonden uppgått till nämnda belopp, må nu angivna, framdeles uppstående del av överskottet av järnvägen användas till annat lagligt ändamål. Den andra hälften av överskottet skall inbetalas till statskontoret för att bilda en allmän järnvägsfond, avsedd för järnvägsväsendets befrämjande. Konungen äger utfärda föreskrifter angående granskning av beräklandet av berörda överskott, angående tiden för inbetalning till statskontoret av den allmänna järnvägsfondens andel samt angående den säkerhet för inbetalningens fullgörande och de villkor i övrigt, som kunna vara erforderliga.

Mom. 3. Den allmänna järnvägsfonden, som skall förvaltas av statskontoret i enlighet med av Konungen givna föreskrifter, skall efter Konungens beslut för varje särskilt fall användas i form av lån eller anslag till det enskilda järnvägsnätets nytta och utveckling.

§ 56.

På Konungens avgörande beror, i vad mån fastställandet av avgifter för andra järnvägens prestationer än själva transporterens verkställande må överlämnas till järnvägens förvaltning.

Kap. V. Statens kontroll över järnvägs finansförvaltning.

§ 57.

R. A. § 18,
§ 19 mom. 1.
I. C. A. § 1
mom. 18,
§ 5 mom. 1, 2
och 6.

Vill järnväg inköpa, arrendera eller trafikera annan järnväg eller del därav eller vill järnväg förvärva aktier i annat kommunikationsföretag eller på annat sätt övertaga kontrollen över eller ledningen av detsamma eller vilja järnvägar bilda en sammanslutning för gemensam förvaltning eller trafikering eller för sammanslagning eller uppdelning av trafik eller inkomster, må överenskommelse härom icke träda i kraft, förrän Konungen stadfäst densamma.

§ 58.

I. C. A. § 20 a
mom. 2, 5
och 9.

Utan Konungens tillstånd äger icke järnväg öka sitt aktiekapital. Utan sådant tillstånd äger icke heller järnväg utställa obligationer eller skuldförbindelser, pantsätta järnvägens värdepapper eller ikläda sig betalningsskyldighet eller annat ansvar för annan persons eller bolags eller annan ekonomisk sammanslutnings förbindelser, allt för så vitt icke fråga är om skuldförbindelse, förfallen till betalning inom högst ett år efter dess utfärdande, eller ansvarsskyldighet med icke längre giltighet än två år efter åtagandet, i båda fallen till belopp, som icke överstiga 2 % av järnvägens i nästföregående års balansräkning upptagna värde.

§ 59.

I. C. A. § 20 a
mom. 11.

Skuldförbindelse, som utgivits, eller ansvarsförbindelse, som ingåtts i strid med bestämmelserna i § 58, är ogiltig. Järnvägen samt de järnvägars

funktionärer, som deltagit i beslut om skuldförbindelsens utgivande eller ansvarsförbindelsens åtagande, vare en för alla och alla för en ansvariga såsom för egen skuld för den skada, som härigenom tillfogats den, som i god tro mottagit en dylik förbindelse.

Kap. VI. Förverkande av koncession eller nedläggande av driften.

§ 60.

Har i fall, varom i 16, 39, 40 eller 46 §§ sägs, Konungen förklarat koncessionen förverkad, give Konungen meddelande därom till överexekutor i den ort, där koncessionshavaren bör inför domstol svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet; och skall därefter med avseende å järnvägen så anses och förfaras, som om järnvägen blivit utmätt; dock med iakttagande, att försäljning skall ske, även om innehavare av fordran, som i järnvägen äger bästa förmånsrätt, sådant bestrider.

H. § 32.

Sker försäljning av järnväg av anledning, som i 16 § sägs, skall Konungen utsätta ny tid för fullbordande av järnvägsanläggningen. På Konungen ankommer, huruvida och i vilken mån den nya ägaren skall verkställa sådan nedsättning, som omförmäles i 10 §.

Kommer i fall, som i denna paragraf avses, försäljning icke till stånd, vare sig till följd därav att något anbud icke avgives eller till följd därav att inopare icke erhåller tillstånd att övertaga koncessionen, må Konungen kunna förordna, att järnvägsföretaget skall nedläggas. Har sådant förordnande meddelats, upphøre den befattning med järnvägen, som på grund av denna paragraf tillkommer överexekutor.

§ 61.

Vill koncessionshavare nedlägga driften å sin järnväg eller å någon del därav, pröve Konungen, om och i så fall under vilka villkor sådant må ske.

H. § 48.

Kap. VII. Inlösningsbestämmelser.

§§

Se 1918 års järnvägskommittés förslag.

Kap. VIII. Konkursförvaltning.

§

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å förvaltare av järnvägs konkursbo.

Kap. IX. Ansvarsbestämmelser.

§

Underlåter vederbörande att fullgöra vad honom enligt denna lag åligger, och är icke i lag eller författning särskild påföljd för sådan underlåtenhet

H. § 50.

stadgad, må Konungen kunna vid vite ålägga den försumlige sin skyldighet fullgöra.

§

H. § 51.

Fällande till vite enligt paragraf tillkommer vederbörlig domstol. Ut-dömt vite tillfaller kronan och förvandlas enligt allmän lag.

Uppstår fråga att tillämpa annan, för underlåtenhet att fullgöra föreläggande enligt denna lag stadgad påföljd, tillkommer det Konungen att besluta därom. Vad nu sägs gäller dock icke de i 35 § andra stycket ömförmälda påföljder, med undantag beträffande den påföljd, som består däri, att Konungen må meddela förordnande av visst innehåll.

R. A.

§ 16.

I syfte att trygga och befordra allmän säkerhet eller allmänhetens, affärlivets eller någon särskild orts intressen kan järnvägs- och kanalkommissionen (Railway and Canal Commission), efter hemställan från någon korporation, representerande ett sådant intresse, ålägga järnvägsbolag, eller ock kan transportministern på ansökan av järnvägsbolag bemyndiga bolaget (bolagen) att bereda sådana skäliga tåglägenheter, trafikanordningar och bekvämligheter i sammanhang med dess företag, som anges vid åläggandet respektive bemyndigandet. Bestämmelsen skall även gälla ändringar, utvidgningar och förbättringar av den inskränkta omfattning, att kostnaden icke i något fall överstiger 100 000 pund; dock skall härvid iakttagas att, därest efter ett sådant åläggande, bolaget inför järnvägs- och kanalkommissionen nöjaktigt visar, att under alla omständigheter det för arbetets utförande erforderliga kapitalet icke kan uppbringas eller användas för ändamålet ifråga utan att de dåvarande obligations- och aktieägarnes (stockholders) intressen menligt påverkas, skall sådant åläggande ej utfärdas. Vidare skall iakttagas, att det bemyndigande, som gives i detta moment, skall utgöra ett tillägg till och icke en inskränkning i nu gällande bemyndiganden att föreskriva åtgärder för att trygga allmän säkerhet samt att utfärda bestämmelser rörande skäliga trafikanordningar.

Mom. 1.

Kommunikationsministern kan efter remiss, som härefter omförmäles, ålägga eller bemyndiga järnvägsbolag på sådana villkor och under iakttagande av sådana bestämmelser, som må angivas i åläggandet,

Mom. 2.

a) att successivt vidtaga åtgärder för standardisering av bana, materiel och utrustning (däri inbegripet anordningar för elektrisk drift etc.);

b) att genomföra kooperativ drift eller gemensamt bruk av rullande materiel, inventarier, verkstäder och andra inrättningar;

allt med iakttagande dock

i) att det icke är nödvändigt att verkställa förutnämnda remiss, om det av kravet berörda bolaget eller bolagen samtycka; och

ii) att, om bolag, som erhållit sådant åläggande, som härefter nämnes, inför kommissionen nöjaktigt visar, att åläggandet är av sådan innebörd, att det för dess uppfyllande erforderliga kapitalet ej kan uppbringas eller förbrukas utan att de dåvarande obligations- och aktieägarnes intressen menligt påverkas, tvångsåtgärder icke skola vidtagas.

§ 18.

Överenskommelser mellan järnvägsbolag, som redan träffats eller härefter komma att träffas rörande inköp, arrendering eller trafikering av järnvägs-linjer, träda i kraft, först sedan transportministern lämnat sin stadfästelse. Härvid skall iakttagas att, innan stadfästelse av en sådan överenskommelse lämnas, kommunikationsministern skall uppfylla bestämmelserna i § 29 i Ministry of Transport Act 1919 samt därtill hörande bilaga II, däri inbegripet eventuella bestämmelser, som givits i enlighet med nämnda paragraf.

Nämnda paragraf, bilaga och eventuella bestämmelser skola äga tillämpning å stadfästelse av en sådan överenskommelse på samma sätt som de äga tillämpning på en order, som givits enligt § d av undermoment 1 i mom. 3 av nämnda lag.

§ 19.

- Mom. 1. Frånsett i denna lag särskilt stadgade undantag, må icke någon bestämmelse i denna lag öva inflytande på ett primär- eller sekundärbolags rättigheter och skyldigheter enligt lag, överenskommelse eller kontrakt (antingen ålagda genom laga kraftäggande beslut eller på annat sätt), gällande vid denna lags ikraftträdande. Från och med denna lags ikraftträdande skall det anses lagstridigt, om gruppbolag eller primär- eller sekundärbolag utan ministerns samtycke träffar överenskommelse med annat gruppbolag eller primär- eller sekundärbolag rörande uppdelning av trafik, pooling av inkomster eller annan åtgärd, som strider mot lagens ändamål, dock att två eller flera gruppbolag må med kommunikationsministerns samtycke träffa och bringa till verkställighet överenskommelser rörande gemensam drift av sekundärbolags företag, som enligt denna lag förvärvats av ett gruppbolag.

§ 37.

- Mom. 1. På eller efter den dag standardtaxorna trätt i kraft, står det gruppbolag eller bolag, å vilket dessa taxor tillämpas, fritt att medgiva nya specialtaxor för gods, vilka inom loppet av 14 dagar eller den längre period, som kommunikationsministern bestämmer, skola delgivas ministern, dock att sådan taxa icke utan taxedomstolens samtycke får vara mindre än 5 % eller mera än 40 % lägre än motsvarande standardtaxa.
- Mom. 2. Om kommunikationsministern anser, att något bolag medger nya specialtaxor för gods på sådant sätt, att någon viss klass av trafikanter lider förfång eller bolagets standardinkomst äventyras, äger ministern att hänskjuta saken till taxedomstolen, som efter företagen undersökning kan antingen vidtaga den ena eller båda av följande åtgärder, nämligen
- a) revidera bolagets standardtaxor,
 - b) upphäva eller modifiera de ifrågakvarande specialtaxorna.
- Mom. 3. Trafikant äger rätt att när som helst hos domstolen göra framställning om fastställelse av ny specialtaxa.

§ 38.

- Mom. 1. Ett gruppbolag eller ett bolag, å vilket standardtaxorna tillämpas, äger icke rätt att höja eller upphäva specialtaxa, som fastställts av domstolen, med mindre domstolens samtycke först inhämtats.
- Mom. 2. Bolag kan när som helst sänka specialtaxa för gods, dock att taxan icke utan domstolens bifall må efter sänkningen bli mera än 40 % lägre än motsvarande standardtaxa. En sådan sänkning skall dock anmälas för ministern på samma sätt som om det gällde att bevilja en ny undantagstaxa.
- Mom. 3. Bolag kan när som helst förhöja en undantagstaxa, som icke fastställts av taxedomstolen, efter 30 dagars förutgången tillkännagivande, på sätt domstolen må föreskriva rörande dylika förhöjningar. Efter utgångstiden för nämnda tillkännagivande må, om protest ej inom nämnda tid avgives av någon intresserad trafikant, den förhöjda taxan genast träda i kraft, under förutsättning att denna med minst 5 % understiger motsvarande standardtaxa. Om protest avgives eller om den förhöjda taxan icke ställer sig minst 5 % lägre än motsvarande standardtaxa, skall förhöjningen icke träda i kraft, förrän domstolen efter förhör träffat avgörande, med iakttagande att ingen

trafikant må protestera mot förhöjning av specialtaxa, som sänkts efter standardtaxornas ikraftträdande, om ej taxan genom förhöjningen blir högre än närmast före berörda sänkning.

Bolag kan när som helst upphäva en undantagstaxa, som icke fastställts av taxedomstolen, efter 30 dagars förutgången tillkännagivande, på sätt domstolen må föreskriva. Efter utgången av nämnda tid må, om protest ej inom nämnda tid avgives av någon intresserad trafikant, upphävandet av taxan gå i verkställighet. Om protest avgives, skall upphävandet icke träda i kraft, förrän domstolen efter undersökning träffat avgörande; med iakttagande att ingen trafikant må protestera mot upphävande av specialtaxa, som införts efter standardtaxornas ikraftträdande, därest icke upphävandet medför högre taxa än den före specialtaxans tillkomst gällande.

Mom. 4.

Ingen sådan förhöjning eller upphävande av taxa skall träda i verkställighet, när en undantagstaxa, hänskjuten till taxedomstolen enligt b) i mom. 1) i § 36 i denna lag, ligger under taxedomstolens prövning. En enligt sagda § 36 godkänd undantagstaxa må icke förhöjas eller upphävas förrän en tid av 12 månader förflutit efter den dag, motsvarande standardtaxa trätt i kraft, såvitt den ej ingår som del i en allmän förhöjning enligt denna lag eller sker för att nedsätta en olaglig taxa.

Mom. 5.

Trafikanter och järnvägsbolag äga rätt att när som helst hänvända sig till taxedomstolen med hemställan om upphävande eller förändring av specialtaxa.

Mom. 6.

Ett bolag kan förändra en undantagstaxa, som gällt under två år efter den tid standardtaxorna trätt i kraft men icke tillämpats för å järnvägen verkliga transporterat gods.

Mom. 7.

§ 41.

Ett gruppbolag eller järnvägsbolag, å vilket standardtaxor tillämpas, äger rätt att nedsätta personavgifterna under standardtaxorna, dock att anmälan om nedsättningens storlek och de fall, då densamma må åtnjutas, skall göras hos kommunikationsministern inom 14 dagar eller den längre tid, som ministern kan medgiva.

Mom. 1.

Om ministern anser, att bolag medgivit nedsättning av undantagstaxor för persontrafik på sådant sätt, att någon annan klass av trafikanter lider förfång eller bolagets standardinkomst äventyras, äger han att hänskjuta saken till taxedomstolen, som efter de intresserade parternas hörande kan upphäva eller förändra persontaxorna i fråga.

Mom. 2.

§ 59.

Om taxedomstolen vid taxerevidering av ovan angivna slag finner, att den nettoinkomst eller det årliga medeltal av nettoinkomster, som uppnåts eller kunnat uppnås vid ekonomisk drift och förvaltning, under den tid granskningen grundar sig på, avsevärt överstiger det belopp, vartill bolagets standardinkomst fastställts, jämte, efter domstolens gottfinnande, skälig ränta å det kapital, som investerats senare än den dag, då standardtaxorna första gången fastställdes, skall domstolen sänka taxorna, därest överskottet icke anses bero på tillfälliga omständigheter. Sänkningen skall åsyfta ett nedbringande av överskottet med 80 %, varvid likväl domstolen vid sänkning för ett gruppbolag skall så vitt möjligt försöka att undvika göra sådana ändringar, som sannolikt skulle skadligt inverka på ett annat järnvägsbolags finansiella ställning.

Mom. 3.

Om taxedomstolen vid taxerevidering av ovan angivna slag finner, att den nettoinkomst eller det årliga medeltalet av nettoinkomsterna, under den tid,

Mom. 4.

som granskningen avser, understiger det belopp, vartill bolagets standardinkomst fastställts med tillägg, efter domstolens gottfinnande, av ränta å det kapital, som investerats senare än den dag, då standardtaxorna första gången fastställdes, och att underskottet icke uppstått på grund av förvaltningens bristande effektivitet och oförmåga av ekonomiskt förutseende, skall taxedomstolen, därest icke, enligt dess förmenande, underskottet anses bero på tillfälliga omständigheter, vidtaga sådana förändringar av standardtaxorna eller någon av dem ävensom motsvarande förändringar i bolagens undantagstaxor, som domstolen anser nödvändiga för att sätta bolaget i stånd att uppnå standardinkomsten med i förekommande fall sådant tillägg, varom ovan förmäles.

Mom. 5. Närhelst vid prövning av nu nämnda art överskott av nyssberörda slag framkommer, skall vid nästföljande taxerevidering mom. 3 i denna paragraf äga tillämpning, på det att man, i stället för att utgå från standardinkomsten, utgår från ett belopp (härefter benämnt »den förhöjda standardinkomsten»), lika med standardinkomsten med ett tillägg av 20 % av nyssberörda överskott. När vid efterföljande revideringar ett överskott framkommer över »den förhöjda standardinkomsten» tillsammans med skälig avkomst å senare investerat kapital, så skall för efterföljande revideringar denna standardinkomst förhöjas med en summa, som är lika med 20 % på sådant överskott o. s. v. Iakttagas skall att, om vid något tillfälle, efter det nyssberörda överskott uppkommit, standard- och specialtaxorna ha på grund av underskott ändrats i enlighet med mom. 4 i denna paragraf, sådant utbyte av beräkningsgrund ej skall ske, förrän ett överskott utöver standardinkomsten jämte tillägg med hänsyn till senare investerat kapital uppkommit.

Mom. 6. När taxedomstolen efter nyssnämnda prövning förändrar taxorna, skall den taga i betraktande samma omständigheter som vid den första taxesättningen. Domstolen skall härvid taga i betraktande de ekonomiska resultat, som uppnåtts vid bolagets dotterföretag och bihanteringar och, om domstolen är övertygad om, att den nettoinkomst, som härflyter från dessa, är — med iakttagande av alla omständigheter — otillbörligt låg, må den göra sådana avdrag från taxorna, som den finner skäliga.

Bil. 3.

I. C. A.

§ 1.

Det åligger alla transportföretag, underkastade bestämmelserna i denna lag, att inrätta, genomföra och följa rätt och skälig klassificering beträffande nu gällande eller senare tillkommande fraktsatser, tariffer, befodringsföreskrifter och dessas genomförande; att inrätta, genomföra och följa rätta och skäliga befodringsföreskrifter och tillämpningsbestämmelser beträffande klassificering, taxor, tariffer, form och innehåll av biljetter, kvitton och fraktsedlar, tillvägagångssättet för avlämning, märkning, emballering och utlämnande av gods, beträffande underlättande av befodrning av resgods, prover och betalningspliktigt gods samt alla andra förhållanden, hänförande sig till eller sammanhängande med mottagning, behandling, befodrning och utlämning av gods, allt i syfte att betrygga försändelsernas säkra och snabba emottagande, behandling, transport och utlämnande på rätta och skäliga villkor. Varje orätt och oskälig klassificering, befodringsföreskrift och tillämpningsbestämmelse är förbjuden och olaglig.

Mom. 6.

Varje kommunikationsföretag, som är underkastat bestämmelserna i denna lag, skall, på anmodan av ägare till sidobana eller sidospår eller befraktare, sysselsatt med mellanstatlig befraktning, på skäliga villkor bygga, underhålla och trafikera en förbindelse med sådan sidobana resp. grenspår och privat sidospår, som må hava byggts för att erhålla förbindelse med dess egen järnväg, där förbindelsen är praktiskt utförbar, kan trafikeras utan fara för trafiksäkerheten och lämnar tillfredsställande ekonomiskt resultat för att göra byggandet och underhållet berättigat. Vidare är järnväg skyldig att efter bästa förmåga tillhandahålla vagnar för nämnda trafikering utan hänsyn till, om det sker till nackdel eller fördel för en sådan befraktare. Om kommunikationsföretaget efter skriftlig anmodan av befraktare eller ägare av sidobana eller sidospår vägrar att inrätta och trafikera dylik förbindelse, på sätt ovan är föreskrivet, kan sådan befraktare eller ägare till sidobana eller sidospår enligt § 13 i denna lag hänskjuta ärendet till I. C. C:s¹ avgörande. I. C. C. har då att undersöka förhållandet och *dels* avgöra, huruvida anläggningen erbjuder tillräcklig säkerhet och är utförbar, *dels* och bestämma skälig ersättning därför. I. C. C. kan, enligt föreskrifterna i § 15 i denna lag, befälla kommunikationsföretaget att foga sig efter de bestämmelser, som utfärdas i enlighet med denna paragraf. Sådan order skall gå i verkställighet i den ordning, som i denna lag är stadgad för alla I. C. C. order, med undantag för sådana rörande penningutbetalningar.

Mom. 9.

Det åligger varje järnväg, som är underkastad denna lags bestämmelser, att inrätta säker och tillräcklig vagnrörelse och med avseende å vagnrörelsen inrätta, genomföra och följa rätta och skäliga principer och befodrings-

Mom. 11.

¹ I. C. C. utgör en förkortning av namnet å den kommission (Interstate Commerce Commission), som inrättats för att övervaka järnvägsrörelsen och tillse att gällande lag angående den mellanstatliga järnvägstrafiken efterlevs.

föreskrifter och tillämpning i praktiken. Varje oskäligen och orätt princip, befodringsföreskrift och praxis med avseende å vagnrörelsen är förbjuden och straffbar.

- Mom. 13. I. C. C. är berättigad att genom allmänna och särskilda bestämmelser av järnvägar, lydande under denna lag, tid efter annan infordra deras principiella bestämmelser och befodringsföreskrifter rörande vagnrörelsen. I. C. C. må efter eget gottfinnande föreskriva, att sådana principiella bestämmelser och befodringsföreskrifter rörande vagnrörelsen skola införas i dess offentliga tryck angående taxor, gods- och personavgifter och att järnvägarna skola vara underkastade någon eller alla bestämmelser i denna lag, som hava avseende härå.
- Mom. 14. I. C. C. må, efter förhör, i anledning av klagomål eller å eget initiativ utan klagomål fastställa skäliga principiella bestämmelser, befodringsföreskrifter och tillämpningsbestämmelser med avseende å vagnrörelsen för järnvägsföretag, lydande under denna lag, däri inbegripen sådan ersättning, som skall betalas för nyttjanderätten till lokomotiv, vagn eller annat befodringsmedel, som icke äges av den järnväg, vilken därav använder sig, och skall I. C. C. även fastställa böter och andra påföljder för överträdelse av sådana principiella bestämmelser, befodringsföreskrifter och tillämpningsbestämmelser.
- Mom. 15. När helst I. C. C. anser, att otillräcklig utrustning, trafikstockning eller annat extraordinärt förhållande, som kräver omedelbara åtgärder, råder i någon del av landet, må I. C. C., efter klagomål eller å eget initiativ utan klagomål, omedelbart och, om så erfordras, utan parts hörande a) suspendera alla principiella bestämmelser, befodringsföreskrifter och tillämpningsbestämmelser med avseende å vagnrörelsen för tid, som må bliva bestämd av I. C. C.; b) utan hänsyn till äganderätten fastställa rätta och skäliga föreskrifter rörande vagntjänsten, i vad denna avser lokomotiv, vagnar och andra fortskaffningsmedel, som vid sådan oförutsedd händelse enligt dess mening bäst skola befärja allmänhetens och affärslivets intressen och detta på sådana ersättningsvillkor, varom parterna kommit överens, eller, i händelse av meningsskiljaktighet, som I. C. C. efter förhör kan anse rätta och skäliga; c) kräva sådant gemensamt eller allmänt bruk av bangårdar, däri inbegripet huvudlinje eller linjer på skäligt avstånd utanför bangårdarna, som enligt dess mening bäst skall motsvara oförutsedda händelser och tjäna allmänhetens intressen, allt på sådana villkor, som må kunna överenskommas eller som I. C. C., i händelse av meningsskiljaktighet efter förhör kan finna rätta och skäliga; och d) utfärda föreskrifter rörande företräde eller förmånsrätt till transport, kvarstad eller förändring i trafikrörelsen vid sådan tid och för sådan tidsperiod som I. C. C. må bestämma, varvid I. C. C. äger rätt att modifiera, förändra, suspendera eller annullera dessa bestämmelser. Vid krig eller krigsfara kan presidenten meddela I. C. C., att det är nödvändigt med hänsyn till det nationella försvaret och den nationella säkerheten, att viss trafik lämnas företräde, och I. C. C. skall då beordra, att sådant företräde skall lämnas.
- Mom. 16. När helst I. C. C. anser, att järnväg, lydande under denna lag, av någon anledning är oförmögen att ombesörja erbjuden trafik på sätt som bäst tillfredsställer allmänheten, må den, på sätt stadgas i § 15, utfärda rätta och skäliga föreskrifter för handhavandet av trafiken och dess fördelning å andra järnvägslinjer, som enligt I. C. C:s mening bäst motsvara allmänhetens och affärslivets intressen, allt på sådana villkor, som må kunna överenskommas eller som I. C. C., i händelse av meningsskiljaktighet efter förhör kan finna rätta och skäliga.

Efter 90 dagar sedan denna paragraf trätt i kraft, är det för varje kommunikationsföretag, lydande under denna lag, förbjudet att förlänga sin järnvägslinje eller bygga ny sådan, eller att förvärva och trafikera någon annan järnvägslinje eller förlängning därav, eller att åtaga sig trafik enligt denna lag över nya eller förlängda järnvägslinjer, så vitt icke först från I. C. C. erhållits skriftligt meddelande, att det nuvarande eller framtida allmänna behovet fordrar byggandet eller trafikerandet eller såväl byggande som trafikerande av sådana nya eller förlängda järnvägslinjer. Intet kommunikationsföretag, lydande under denna lag, må nedlägga hela eller någon del av sin järnvägslinje eller trafikerandet av densamma, förr än från I. C. C. erhållits ett certifikat av innehåll, att det nuvarande eller framtida behovet tillåter sådant nedläggande.

Mom. 18.

I. C. C. må, efter förhör på klagomål eller av eget initiativ, bemyndiga eller ålägga kommunikationsföretag, lydande under denna lag och part i sådant förfarande, att förse kommunikationsföretaget med säkra och passande trafikanordningar för uppfyllande av de fordringar beträffande vagntjänst, som enligt denna lag kunna ställas å kommunikationsföretag, ävensom att utsträcka sin eller sina linjer, förutsatt dock att sådant bemyndigande eller åläggande skall ske, endast så framt I. C. C. i fråga om sådant förlängande finner, att detta fordras i allmänhetens intresse eller, vad sådan förlängning eller trafikanordningar beträffar, att kostnaden därför icke kommer att förminska järnvägens förmåga att uppfylla sina åtaganden mot allmänheten. Varje transportföretag, lydande under denna lag, som vägrar eller försummar att föga sig efter I. C. C:s order, given i enlighet med detta moment, skall straffas med böter av 100 dollars för varje dag, under vilken sådan vägran eller försummelse fortfar, vilka böter skola tillfalla U. S. A. och indrivnas i civilt rättsförfarande, börjat av U. S. A.

Mom. 21.

§ 3.

Alla järnvägsföretag, som transportera personer och gods och lyda under bestämmelserna i denna lag, skola enligt givna bestämmelser tillämpa skäliga, rätta och opartiska trafikanordningar (tjänstbarheter) för trafikutbytet mellan deras respektive linjer och för mottagande, befordran och avlämnande av passagerare och gods till och från deras olika linjer och linjer, sammanhängande med dem; och järnvägarna må icke med avseende å taxor och avgifter otillbörligt gynna eller skada någon av de anslutande linjerna vid fördelningen av sådan trafik, vars försändningsväg icke är särskilt bestämd av trafikanten.

Mom. 3.

Om I. C. C. finner det vara ändamålsenligt och i allmänhetens intresse — utan att kapaciteten hos den järnväg, som äger eller är i besittning av bangårdsanordningarna, väsentligt förminskas — äger I. C. C. fordra, att annan järnväg eller andra järnvägar skola få använda bangårdsanordningarna, däri inbegripet huvudlinjen eller linjer på skäligt avstånd utom bangården, allt på sådana villkor och för sådan ersättning, som berörda järnvägar må komma överens om, eller, i brist på åsämjande, på de villkor, som I. C. C. må fastställa som rätta och skäliga för sambruket. Sådan ersättning skall betalas eller på tillfredsställande sätt säkerställas, innan användningen tager sin början. Om i detta mom. nämnd användning av bangårdsanordningarna blivit föreskriven av I. C. C. och om den järnväg, vars bangårdsanordningar äro ifråga, icke är nöjd med de villkor, som äro fastställda för användningen, eller om den så bestämda ersättningen icke vederbörligen och omedelbart

Mom. 4.

betalas, skall järnvägen vara berättigad att genom process mot sådan annan järnväg förskaffa sig särskild ersättning för skada, vållad genom sambruket eller ock ersättning för själva sambruket eller slutligen ersättning för bådadera.

§ 5.

Mom. 1.

Såframt icke I. C. C., på sätt i detta moment och i mom. 16 av § 1 i denna lag stadgas, annorledes förordnar, är det förbjudet för kommunikationsföretag, lydande under denna lag, att ingå kontrakt, avtal eller förening med annat eller andra kommunikationsföretag beträffande sammanslagning av fraktinkomster vid skilda och konkurrerande linjer, delning mellan dem av ifrågavarande nettointkomster eller någon del därav. I händelse av sådant kontrakts förefintlighet är dess fortvaro för varje dag att anse såsom en särskild överträdelse. Detta stadgas dock under förbehåll att, när I. C. C. efter förhör på grund av klagomål från någon eller några kommunikationsföretag, som äro sysselsatta med befordran av personer och gods och som lyda under denna lag, eller på eget initiativ anser, att i av I. C. C. bestämd omfattning delning av deras trafik eller förtjänster bättre skall tjäna allmänhetens intresse, vara ekonomisk vid trafikerings och icke lägga otillbörlig hämsko på konkurrensen, I. C. C. äger rätt att, därest ifrågavarande järnvägar därtill samtycka, bevilja och bemyndiga delning av trafik och inkomster enligt sådana principiella bestämmelser och föreskrifter, som I. C. C., enligt vad ovan sagt är, kan finna rätta och skäliga.

Mom. 2.

Närhelst I. C. C. efter förhör på anmodan av ett eller flera kommunikationsföretag, som äro sysselsatta med befordran av personer och gods och som lyda under denna lag, anser, att, i av I. C. C. bestämd omfattning, förvärvande genom ett sådant kommunikationsföretag av kontrollen över ett eller flera kommunikationsföretag antingen genom arrendekontrakt eller genom förvärv av aktier eller på annat sätt — dock icke innefattande sammanslagning av sådana järnvägar till ett enda nät för äganderätt och trafikering — är i det allmännas intresse, skall I. C. C. äga befogenhet att godkänna sådant övertagande enligt de principiella bestämmelser och befodringsföreskrifter, som I. C. C., enligt vad ovan sagt är, kan finna rätta och skäliga.

Mom. 6.

Det är lagligen tillåtet för två eller flera kommunikationsföretag, lydande under denna lag, att sammanslå sin järnvägsegendom eller någon del därav, till en enhet ifråga om äganderätten, förvaltningen och trafikeringen av i dessa hänseenden skild egendom, allt under följande villkor:

a) Den föreslagna fusionen måste stå i överensstämmelse med och befordra den i moment 5 omnämnda fullständiga planen för fusioner och vara godkänd av I. C. C.;

b) Det nya bolagets aktiekapital och upptagna obligationslån till parivärde få icke överstiga den sammanslagna järnvägsegendomens värde, sådant detta uppskattats av I. C. C. Värdet av den egendom, som önskas sammanslagen, skall fastställas av I. C. C. enligt § 19 a i denna lag, och det skall åligga I. C. C. att omedelbart efter ingivandet av sammanslagningsansökningen skrida till fastställandet av anläggningskapital, som må anses investerat i den tillämnade sammanslutningen;

c) Närhelst två eller flera järnvägsföretag föreslå en sammanslutning enligt denna paragraf, skola de anmäla sin önskan till I. C. C., varpå I. C. C. skall underrätta ej mindre guvenören för varje stat, inom vilken någon del av den egendom, som önskas sammanslagen, är belägen, än även järnvägarna,

som ingå i den tilltänkta sammanslutningen, angående tiden och platsen för förhöret. Om efter ett sådant förhör I. C. C. finner, att det allmänna intresset befordras genom sammanslutningen och att villkoren i denna paragraf äro uppfyllda eller komma att uppfyllas, skall I. C. C. genom skriftlig order stadfästa sådan fusion, med sådana ändringar och på sådana villkor och bestämmelser, som I. C. C. må föreskriva. Fusionen skall därefter verkställas i enlighet med sagda order, om alla de däri intresserade järnvägarna därtill samtycka, även om en stats lag eller order och bestämmelser, utfärdade av statlig myndighet, stå i strid däremot.

§ 6.

När gods transporteras från en punkt till en annan inom U. S. A. å järnväg eller sjöledes genom Panamakanalen eller å annat vatten och transporten verkställs genom allmänna kommunikationsföretag (common carrier), förutsatt att transporten icke äger rum helt inom de särskilda staternas gränser, skall, förutom bestämmelserna i lagen rörande reglering av handel den 18 juni 1910, gälla de bestämmelser, I. C. C. i överensstämmelse med nedanstående föreskrifter kan komma att beträffande järnväg och vattenkommunikationsled föreskriva:

Mom. 13.

a) i fråga om att åvägabringa förbindelse mellan järnvägslinjen och dockan, där sjöbefordringen efterträdes av järnvägsbefordran av personer och gods, genom att ålägga järnvägen att anordna lämplig spårförbindelse mellan dess linjer och sidospår, som byggts från dockan till järnvägslinjen, eller genom att ålägga antingen järnvägen eller vattenkommunikationsleden eller ock båda, i sistnämnda fallet antingen var och en för sig eller i förbindelse med varandra, att bygga hamnspår och såmedelst förena järnvägen och vattenkommunikationsleden. I. C. C. äger full rätt att bestämma och föreskriva de villkor och bestämmelser, på vilka denna hamnförbindelse skall trafikerats, och I. C. C. må, antingen vid byggandet eller trafikeringen av detta hamnspår, avgöra, hur stor summa skall betalas till eller av något av företagen, allt under förutsättning att utbyggnaden, som av I. C. C. påfordras enligt bestämmelserna i denna paragraf, skall lyda under samma bestämmelser, som för tillgodoseende av allmänhetens bekvämlighet och behov eller av andra skäl fordras enligt bestämmelserna i § 1 av denna lag;

b) i fråga om att upprätta genomgående router och fastställa enhetliga taxor mellan och över sådana järnvägs- och sjöförbindelser och att i övrigt bestämma alla villkor, enligt vilka sådana linjer skola trafikerats;

c) i fråga om att fastställa proportionella taxor, maximum eller minimum eller såväl maximum som minimum, för järnvägsfrakt till och från hamn, dit godset är destinerat eller varifrån det omhändertages av sjökommunikationsleden, och att avgöra, å vad slags trafik och i förbindelse med vilka slags fartyg och på vilka villkor och bestämmelser sådana taxor skola åga tillämpning. Med »proportionella taxor» menas sådana, vilka skilja sig från motsvarande lokal-taxor till och från hamnen och vilka endast åga tillämpning å trafik, som ankommit till hamnen sjöledes eller skeppas därifrån genom sjökommunikationsföretaget;

d) om järnväg, lydande under lagen, som reglerar handeln, sluter överenskommelse med ångbåtslinje från hamn i U. S. A. till annat land genom Panamakanalen eller annat vatten beträffande genomgångstrafik mellan punkter i U. S. A. och sådant främmande land, kan I. C. C. ålägga sådan järnväg att ingå liknande överenskommelse med andra ångbåtslinjer från sagda hamn till samma främmande land.

§ 15.

Mom. 1.

Om I. C. C. vid noggrann undersökning antingen i anledning av klagomål i enlighet med § 13 i denna lag eller å eget initiativ (vare sig i sammanhang med en anhängig talan eller annat klagomål) anser att enskilda eller samtrafikstaxor och avgifter, som begärts och uppburits av kommunikationsföretag, underkastade bestämmelserna i denna lag, för befordran av personer och gods eller telegram, på sätt bestämts i 1 § i denna lag, eller enskild eller samtrafiksklassifikation eller andra föreskrifter för sådana kommunikationsföretag, underkastade bestämmelserna i denna lag, äro orätta, oskäligen eller partiska eller på annat sätt stridande mot denna lag, bemyndigas I. C. C. härigenom att bestämma och föreskriva vad som skall anses som rätta och skäligen enskilda och samtrafikstaxor samt avgifter, som där- efter skola tillämpas i sådant fall, eller maximum eller minimum eller maximum och minimum, (eller för fall av samtrafik, där det ena av kommunikationsföretagen är en vattenkommunikationsled, därå tillämpliga maximitaxor och avgifter) och vilken enskild eller samtrafiksklassifikation, befordringsföreskrift eller tillämpningsbestämmelse, som är rätt, skälig och opartisk och som därefter skall följas. I. C. C. har befogenhet att ålägga kommunikationsföretagen att upphöra med och avstå från sådan olaglighet, i den mån I. C. C. finner sådan föreligga, att icke därefter utfärda eller fordra taxor eller avgifter för transporter annat än efter de sålunda fastställda maximitaxorna, att icke överskrida resp. underbjuda de efter särskilda förhållanden föreskrivna maximi- resp. minimitaxorna samt att antaga den föreskrivna klassifikationen och rätta sig efter de föreskrivna befordringsföreskrifterna och tillämpningsbestämmelserna.

Mom. 3.

I. C. C. må och skall, när helst den i det allmännas intresse så finner nödigt eller önskvärt, efter förhör antingen efter klagomål eller på eget initiativ, fastställa samtrafiksvägar, gemensam klassifikation och gemensamma taxor och avgifter, tillämpliga å transport av passagerare och gods, eller maximum eller minimum eller maximum och minimum i dessa hänseenden eller, där det ena av kommunikationsföretagen i en samtrafiksväg är ett vattenkommunikationsföretag, därå tillämpliga maximitaxor och avgifter, bestämmelser om delning av sådana taxe- och andra avgifter, som härefter föreskrivas, samt villkor och bestämmelser, enligt vilka samtrafiksvägar skola trafikeras. Denna bestämmelse skall ock, där ej annorledes härutinnan stadgas, äga tillämpning, då den ena av fraktförarne är ett vattenkommunikationsföretag. I. C. C. skall emellertid ej äga fastställa samtrafiksväg, klassifikation, tillämpningsbestämmelser, taxor eller avgifter för trafik mellan elektriska gatulinjer för passagerare och expressestrafik, vilka icke befatta sig med allmän godsbefordring, och för järnvägar av annan karaktär. Ej heller skall I. C. C. hava rätt att fastställa väg, klassifikation, tillämpningsbestämmelser, taxor eller avgifter, när transporten helt ombesörjes av vattenled; transport å vattenled, berörd i denna lag, skall lyda under lagar och bestämmelser, tillämpliga å transporter sjöledes.

§ 15 a.

Mom. 2.

Vid utövandet av sin makt att föreskriva rätta och skäligen taxor skall I. C. C. föreslå och fastställa sådana taxor och i sådan riktning ändra taxor, att en järnväg såsom helhet (eller såsom helhet i en taxegrupp eller inom område, som I. C. C. tid efter annan må bestämma) skall under förutsättning av hederlig, effektiv och ekonomisk drift och skäligen kostnader för un-

derhåll av bana, byggnader och rullande materiel, uppnå en total årlig nettoinkomst av den storlek, att den utgör skälig avkomst å det totala värdet av den järnvägsegendom, som användes i och för transporttjänsten. I. C. C. skall dock hava rätt att ändra och upphäva undantagstaxor, som den må finna orätta och oskäliga, samt att föreskriva olika taxor för olika delar av landet.

I. C. C. må tid efter annan bestämma och kungöra, vilken procent å det totala egendomsvärdet, som må anses utgöra en skälig ränta därå. Sådan ränta skall vara lika för alla taxe- eller distriktsgrupper, som bestämmas av I. C. C. Vid sådant beslut skall hänsyn tagas till, bland annat, landets transportbehov och behovet (under förutsättning av hederlig, effektiv och ekonomisk drift) av transportmedlens ökning. Iakttagas skall att under två år, med början den 1 mars 1920, I. C. C. skall som skälig avkomst anse en summa, lika med $5\frac{1}{2}$ procent å sådant totalvärde. I. C. C. kan dock efter gottfinnande lägga därtill en summa, som icke överstiger en halv procent å detta värde, för att helt eller delvis möjliggöra förbättringar, komplettering av rullande materiel etc., vilka enligt av I. C. C. fastställt avskrivningsförfarande skola bestridas av kapitalet.

Mom. 3.

Om enligt bestämmelserna i denna paragraf en järnväg under ett år erhåller en nettoinkomst, som utgör mer än 6 procent å värdet av den järnvägsegendom, som användes i transporttjänsten, skall den ena hälften av sådant överskott läggas till en reservfond, som skall upprättas och förvaltas av denna järnväg, och den återstående hälften, inom loppet av de 4 månader, som följa efter den period, för vilken sådan beräkning är gjord, inbetalas till I. C. C. i och för att ingå i en allmän järnvägsfond, varom nedan vidare föreskrives. För att ernå det med denna paragraf avsedda ändamålet skall järnvägsegendomens värde och nettoinkomsten för den grupp av järnvägar, som enligt I. C. C. bestämmelser skola stå under gemensam förvaltning och trafikeras som ett enhetligt nät, beräknas för nätet såsom helhet, utan hänsyn till den särskilda äganderätten och avkomstberäkningen för de olika delarna i ett sådant system. För en järnväg, som antagit bestämmelserna i § 209 av denna lag i dess nya lydelse, skola bestämmelserna i denna paragraf icke vara tillämpliga å inkomst för tiden före 1 september 1920. Värdet av sådan järnvägsegendom skall fastställas av I. C. C. på sätt stadgas i § 4.

Mom. 6.

Den allmänna järnvägsfonden, som på ovan nämnt sätt skall överlämnas och inbetalas till I. C. C., ävensom dess avkastning skall utgöra en dispositionsfond och förvaltas av I. C. C. Den skall av I. C. C. användas för järnvägsväsendets befrämjande antingen genom att lån utlämnas till järnvägarna för utgifter å kapitalkontot eller för inbetalning av förfallna värdepapper, ursprungligen utgivna å kapitalkontot, eller genom att köpa rullande materiel och att utarrendera sådan till järnvägarna, på sätt nedan nämnes. Den del av fonden, som på detta sätt icke kommer till användning, skall placeras i U. S. A. obligationer eller deponeras hos av U. S. A. befullmäktigade depositarier, underkastade de bestämmelser, som tid efter annan av finanssekreteraren utfärdas.

Mom. 10.

§ 20.

I. C. C. bemyndigas härigenom att avfordra kommunikationsföretag, lydande under bestämmelserna i denna lag, och ägare till järnvägar, som, på sätt denna lag angiver, befatta sig med mellanstatliga transporter, årliga

Mom. 1.

rapporter, att föreskriva sättet för deras utarbetande och att från sådana järnvägar infordra svar på alla frågor, i vilka I. C. C. finner upplysning nödvändig. Sådana årsredogörelser skola i detalj utvisa det emitterade aktiekapitalet, det inbetalda kapitalet och sättet för inbetalningen, utbetalade utdelningar, överskottsmedel, om sådana finnas, antalet aktieägare, fonderad och svävande skuld samt den därå betalade räntan, kostnaden och värdet av järnvägsegendomen med rättigheter (privilegier) och materiel, antalet anställda och utbetald lön för varje grupp av sådana, kapital, som varje år använts för förbättringar och sådana förbättringars karaktär, inkomsten av varje särskild affärsgrän och inkomstkälla, drift- och andra kostnader, vinst- och förlusträkning och slutligen en fullständig uppgift angående järnvägens finansoperationer varje år, inbegripet en årlig balansräkning. Sådana rapporter skola också innehålla sådan upplysning rörande taxor och överenskommer angående tariffer och frakter eller överenskommer, anordningar och kontrakt i sammanhang därmed, som I. C. C. kan begära. I. C. C. kan slutligen enligt gottfinnande, för att bättre bli i stånd att tillgodose lagens syften, föreskriva en viss tid, inom vilken alla banor, lydande under bestämmelserna i denna lag, skola införa ett enhetligt bokföringssystem av den beskaffenhet, som av I. C. C. närmare må angivas.

Mom. 2.

Sägda detaljrapporter skola innehålla alla erforderliga statistiska uppgifter för en tidrymd av 12 månader, som slutar den 30 juni eller, om I. C. C. så finner lämpligt, den 31 december varje år. De skola utarbetas under edlig förpliktelse och insändas till I. C. C. ämbetslokal i Washington inom tre månader efter slutet av det år, rapporten omfattar, såvida icke längre frist i något fall av I. C. C. beviljas. Om järnväg, person eller korporation, lydande under bestämmelserna i denna lag, skulle neka att upprätta och insända sådana årliga rapporter inom den därför bestämda tiden eller inom den av I. C. C. utsträckta tiden eller skulle neka att inom 30 dagar efter den lagliga tiden avgiva speciella svar å någon fråga, vilken de äro skyldiga att enligt bestämmelserna i denna lag besvara, skall sådan part böta till U. S. A. en summa av 100 dollars för varje förseelse och varje dag av förseelsens fortvaro. I. C. C. skall också hava makt att genom allmän eller särskild bestämmelse ålägga sagda järnvägar eller någon av dem att insända månatliga rapporter över inkomster och utgifter, att insända periodiska eller tillfälliga eller både periodiska och tillfälliga rapporter beträffande förhållanden, angående vilka I. C. C. är bemyndigad eller ålagd genom denna eller någon annan lag att hålla sig underrättad, eller vilka I. C. C. är ålagd att skaffa åttlydnad. Sådana periodiska eller tillfälliga rapporter skola avlämnas under edlig förpliktelse, när helst I. C. C. så fordrar; och om någon sådan järnväg uraktlåter att upprätta och insända någon sådan periodisk eller tillfällig rapport inom den av I. C. C. fastställda tiden, skall den vara förfallen till böter, som senast nämnts.

Mom. 5.

I. C. C. må enligt gottfinnande föreskriva formen för alla konton, protokoll och memoranda, som skola föras av kommunikationsföretag, lydande under bestämmelserna i denna lag, inklusive konton, protokoll och memoranda över transportrörelsen, lika väl som över inkomster och utgifter. I. C. C. skall, så snart som det är görligt, för kommunikationsföretag, lydande under denna lag, bestämma de slag av egendom, för vilka värde-minskningskostnader må behörigen bliva upptagna bland driftkostnaderna, och den värde-minskningsprocent, som skall tillämpas med avseende å varje egendomsgrupp, varvid järnvägarna må indelas på det sätt som för detta ändamål må anses rättvist. I. C. C. kan, när den finner det nödvändigt, ändra grupperna och den föreskrivna procenten. Järnvägar, lydande under

denna lag, äga icke bland driftkostnaderna upptaga annan värdeminskning å egendomsgrupperna än den, som föreskrivits av I. C. C., eller för en egendomsgrupp använda annan värdeminskningsprocent än den därför av I. C. C. föreskrivna. Ingen sådan järnväg får under någon form i sina drifts- eller andra utgifter medräkna någon värdeminskning eller annan kostnad eller utgift, som annorstädes upptagits bland dess drifts- och andra utgifter. I. C. C. skall när som helst hava tillgång till alla konton, protokoll och memoranda, däri inbegripet alla nu förefintliga och härefter uppkommande dokument, papper och korrespondens, som förvaras av kommunikationsföretag, lydande under denna lag. Bestämmelserna i denna paragraf rörande förvarande och makulering av böcker, papper och dokument skola äga tillämpning därå, och det är olagligt av sådana kommunikationsföretag att behålla andra konton, protokoll och memoranda än dem, som föreskrivas av I. C. C. I. C. C. må anställa speciella agenter eller undersökningskommisariär, som skola hava makt att enligt I. C. C. bestämmelser inspektera och undersöka alla konton, protokoll och memoranda, däri inbegripet alla nu förefintliga och härefter uppkommande dokument, papper och korrespondens, som av järnvägen förvaras eller varom order givas, att de skola förvaras. Denna bestämmelse skall jämväl äga tillämpning å konkursförvaltare eller syssloman. Den skall vidare äga tillämplighet å alla konton, papper och memoranda, däri inbegripet alla dokument, papper och korrespondens, som nu finnas eller härefter tillkomma, som emottagits under tiden för den federala kontrollen och som av presidenten överlämnats i järnvägarnas förvar.

§ 20 a.

Sedan 120 dagar förflutit efter ikraftträdandet av denna paragraf, skall det vara olagligt för varje järnväg att emittera aktier eller utställa obligationer eller andra räntebevis eller skuldförbindelser (härefter i denna paragraf benämnda värdepapper) eller att åtaga sig någon skyldighet eller förbindelse såsom långgivare, låntagare, garant, endossent, borgesman eller annorledes med avseende å någon annan persons eller bolags värdepapper, så framt icke I. C. C. — på ansökning av järnvägen och efter prövning av ändamålet med och nyttan av det ifrågasatta utfärdandet och följderna därav och av det föreslagna åtagandet av förbindelser eller förpliktelser med avseende å värdepapper, tillhöriga annan juridisk person eller bolag — därtill lämnar bemyndigande och i sådant fall endast intill dess och i den utsträckning som I. C. C. bestämmer. I. C. C. skall utfärda sådant bemyndigande endast om den finner, att utgivandet av värdepapperen eller åtagandet a) sker för lagligt ändamål inom dess verksamhetsområde, är förenligt med allmänhetens intresse, sammanhänger med genomförandet av järnvägens uppgift såsom järnväg och icke hindrar järnvägen i utförandet av dess arbete samt b) är ovedersägligen nödvändigt och nyttigt för sådant ändamål.

Mom. 2.

Vill fraktförare föryttra, förpanta, ytterligare pantsätta eller på något annat sätt förfoga över sådana värdepapper, som ograverade eller pantsatta befinna sig i hans förvar, har han att inom tio dagar efter dylik disposition av värdepapperen till I. C. C. ingiva anmälan härom, vilken anmälan skall innehålla för I. C. C. erforderliga upplysningar.

Mom. 5.

De föregående bestämmelserna i denna paragraf äga icke tillämpning å växlar, som utfärdats av järnvägen och som förfalla till betalning inom högst två år efter deras utfärdande och som icke (tillsammans med alla andra ute-

Mom. 9.

stående växlar med en förfallotid av högst 2 år) överstiga 5 procent av parivärdet av järnvägens utelöpande värdepapper. Om värdepapperen icke hava parivärde, skall parivärdet för i denna paragraf avsett ändamål vara marknadsvärdet å utgivningsdagen. Inom tio dagar efter utsläppandet av sådana växlar, skall kommunikationsföretaget insända anmälan om saken till I. C. C. i sådan form, som tid efter annan må bestämmas och föreskrivas av I. C. C., med angivande så nära som möjligt av de förhållanden, rörande vilka upplysning önskas med avseende å utgivande av andra värdepapper, med det undantag att, om sådana växlar ersättas av fasta placeringar, bestämmelserna i denna lag rörande andra värdepapper skola äga tillämpning.

Mom. 11.

Av ett kommunikationsföretag utgivna värdepapper eller åtagna förbindelser och förpliktelser, för vilkas utfärdande enligt bestämmelserna i denna paragraf I. C. C. medgivande fordras, skola vara ogiltiga, om de utgivits eller åtagits utan att medgivande därtill erhållits eller, om de utgivits eller ingåtts i strid mot villkor och föreskrifter i sådant medgivande eller i sådant ändrat medgivande, som träder i kraft tidigare än utgivandet eller åtagandet. Värdehandlingar eller förbindelser eller förpliktelser, som fraktförare åtagit sig i överensstämmelse med villkor och föreskrifter i ett medgivande om deras utfärdande eller i ett ändrat medgivande, som trätt i kraft tidigare än utgivandet eller åtagandet, skola icke anses ogiltiga av den anledning, att de icke uppfylla en bestämmelse i denna paragraf, som har avseende å förfaringssätt och andra omständigheter, som inträffat tidigare än berörda medgivande. Om något värdepapper, som av ovan angivna orsaker är ogiltigt, mottagits såsom giltigt av en person i god tro, kan denne genom rättegång vid varje laga domstol fordra ersättning för skadans fulla belopp av den järnväg, som utgivit sådant ogiltigt värdepapper, eller åtagit sig sådan ogiltig förbindelse eller förpliktelse, eller av dess direktör, ämbetsmän, ombud och andra tjänstemän, som på något sätt haft att göra med medgivandet, utgivandet, pantförskrivningen eller försäljningen av de olagliga värdepapperen eller med medgivandet till åtagande av de olagliga förpliktelserna och förbindelserna. Därest värdepapper, som av sådan orsak är ogiltigt, förvärvats direkt av den fraktförare, som utgivit det, må innehavaren efter eget fritt val annullera transaktionen eller vid återlämnandet av värdepapperen återfordra den ersättning, som givits för dem. Direktör, ämbetsman, ombudsman eller ombud i järnväg, som med vett och vilja samtycker till eller bidrager till utgivandet av värdepapper eller åtagande av förbindelser eller förpliktelser, som äro förbjudna genom denna paragraf, eller till sådan försäljning eller annan disposition av värdehandlingar, som står i strid med bestämmelserna i I. C. C:s order, eller till någon användning, som ej medgivits av I. C. C., eller till disposition av fonder, som järnväg erhållit genom sådan försäljning eller till annan disposition av sådana värdepapper, skall dömas till böter, icke understigande 1 000 dollars och icke överstigande 10 000 dollars, eller till fängelse, icke understigande ett år och icke överstigande 3 år, eller enligt domstols avgörande till både sådana böter och fängelse.

§ 26.

I. C. C. må efter undersökning ålägga varje järnväg, lydande under bestämmelserna i denna lag, att inom en tid, som i föreläggandet specificeras, installera automatisk broms och kontroll- och säkerhetsinrättningar, som överensstämmer med föreskrifter och krav, uppställda av I. C. C., och som gälla hela eller någon del av järnvägen. Sådant åläggande skall dock med-

delas och publiceras minst två år före den dag, då installationen skall vara fullbordad, med iakttagande av att fraktförare icke skall anses försumlig, om han icke utför sådana inrättningar på någon del av sin järnväg, som icke innefattas i I. C. C. åläggande. Rättegång, som uppkommer på grund av olycka, vilken inträffat på en sådan del av järnvägen, skall avgöras utan hänsyn till användandet av sådana säkerhetsinrättningar å annan del av dess järnväg. Varje järnväg, som vägrar eller underlåter att underkasta sig någon föreskrift av I. C. C. på grund av denna paragraf, är underkastad 100 dollars böter för varje dag, som underlåtenheten varar, vilka böter skola tillfalla U. S. A. och må utkrävas i vanlig civil rättegång, inledd av U. S. A.

Einige der wichtigsten Punkte sind:
1. Die Bedeutung der Arbeit für die Gesellschaft.
2. Die Rolle der Arbeit in der Entwicklung des Individuums.
3. Die Verantwortung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer.
4. Die Bedeutung der Arbeit für die Wirtschaft.
5. Die Bedeutung der Arbeit für die Kultur.
6. Die Bedeutung der Arbeit für die Politik.
7. Die Bedeutung der Arbeit für die Religion.
8. Die Bedeutung der Arbeit für die Philosophie.
9. Die Bedeutung der Arbeit für die Wissenschaft.
10. Die Bedeutung der Arbeit für die Kunst.

Die Arbeit ist ein zentraler Bestandteil des menschlichen Lebens. Sie ist die Grundlage für die Existenz der Gesellschaft und die Entwicklung des Individuums. Die Arbeit ist eine Verantwortung, die auf beiden Seiten der Arbeitsbeziehung liegt. Die Arbeitgeber haben die Verantwortung, ihre Mitarbeiter zu schützen und zu fördern. Die Arbeitnehmer haben die Verantwortung, ihre Arbeit gewissenhaft und pünktlich zu verrichten. Die Arbeit ist auch ein Mittel zur Bereicherung der Wirtschaft und zur Förderung der Kultur. Sie ist ein Weg zur politischen Partizipation und zur religiösen Erleuchtung. Die Arbeit ist ein Feld für philosophische Reflexion und wissenschaftliche Forschung. Sie ist auch ein Medium für künstlerischen Ausdruck.

Die Arbeit ist ein Prozess, der sich ständig verändert. Sie ist ein Prozess der Entdeckung und der Schöpfung. Sie ist ein Prozess der Zusammenarbeit und der Solidarität. Sie ist ein Prozess der Verantwortung und der Freiheit. Sie ist ein Prozess der Hoffnung und der Liebe.

Statens offentliga utredningar 1925

Kronologisk förteckning

1. Utredning av vissa frågor rörande privatläroverken. Norstedt. 173 s. 2 pat.-tab. E.
2. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 31. Den svenska tvättmedelsindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av H. Heimbürger. Marcus. 108 s. Fi.
3. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 29. Den svenska skofindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av W. Smith. Tullberg. 104 s. Fi.
4. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 30. Den svenska cementindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av O. Edström. Marcus. 48 s. Fi.
5. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 32. Den svenska porslinsindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av E. W. Tillberg. Tullberg. 64 s. Fi.
6. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 33. Tryckeri- och pappersförädlingsindustri i Sverige. Av F. Hilgerdt. Marcus. 125 s. Fi.
7. Underofficerssakkunnigas yttrande och förslag jämte personalrepresentanternas särskilda yttrande. Fahlcrantz. 140 s. Fö.
8. Betänkande med utredning och förslag angående socialförsäkringens organisation. Norstedt. viij, 355 s. Fi.
9. Betänkande med förslag till grunder för avsättning till de under Kungl. kommunikationsdepartementet lydande affärsdrivande verkens förnyelsefonder samt för användning och placering av förnyelsefondernas medel. Norstedt. 44 s. K.
10. Förslag till förordning angående statlig inkomst- och förmögenhetsskatt jämte motiv. Norstedt. 40 s. Fi.
11. Det svenska skogsbrukets förutsättningar och historia. Av N. Schager. Tiden. viij, 168 s. Fi.
12. Sveriges enskilda skogar. Av N. Schager. Tiden. viij, 309 s. Fi.
13. Byggnadsstyrelsens sakkunnigas betänkande angående omorganisation av byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå m. m. Marcus. 110 s. K.
14. Utkast till ändrad lydelse av 1—12, 19, 21—24, 26, 28—35, 40 samt 48 och 49 §§ i kungl. stadgan den 22 juni 1920 med vissa föreskrifter angående domsgornas förvaltning. Marcus. 39 s. Ju.
15. Betänkande angående ordnandet av statens byggnadsverksamhet inom Stockholm. Centraltr. xvij, 527 s. 12 pl. K.
16. Konsumentkooperationen i Sverige. Av A. Gjöres. Tiden. (8), 168 s. Fi.
17. Betänkande rörande det s. k. Genèveprotokollet angående avgörande på fredlig väg av internationella tvister. Norstedt. 148 s. U.
18. Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens landsbygdstaxor m. m. Marcus. 167 s. 7 bil. K.
- 19—20. Utredning rörande fiskerättsförhållandena vid rikets kuster. Del 1. 389 s. Del 2. 232 s. Marcus. Jo.
21. Förslag till lag om försäkringsavtal m. m. Norstedt. 388 s. Ju.
22. Förfälskningsbrotten. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 6. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berling. vj, 249 s. Ju.
23. Förslag till lönereglering för landsfogdar och landsfiskaler m. m. Marcus. 172 s. S.
24. 1921 års pensionskommittés betänkande. 4. Betänkande med förslag till militär tjänstepensionslag. Idun. 150 s. Fö.
25. Förslag till lag om dödande av förkommen handling m. m. Norstedt. 32 s. Ju.
26. Förslag till lag om guldts betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar. Norstedt. 21 s. Ju.
27. 1923 års taxeringssakkunnigas betänkande angående omorganisation av taxeringsväsendet. Marcus. vij, 275 s. Fi.
28. Betänkande och förslag rörande ändring i strafflagens bestämmelser om preskription av straff. Lund, Berling. 57 s. Ju.
29. Betänkande med förslag till motverkande av arbetslöshet genom anordnande av allmänna arbeten. Norstedt. 76 s. S.
30. Studier rörande industriell demokrati i Norge, England, Tjeckoslovakien och Österrike. Av A. Molin och R. Sohlman. Norstedt. 169 s. S.
31. Om vägbeskattningsens ordnande. En undersökning i anledning av 1921 års kommunalskattekommittés betänkande angående den kommunala beskattningen. Marcus. 68 s. Fi.
32. Utredningar och förslag angående inrättande av fasta försöksgårdar. Svanbäck. 111 s. Jo.
33. Betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. Beckman. 119 s. K.
34. Betänkande med förslag till reviderad lag om arbetarskydd. Norstedt. (2), 118 s. S.
35. Utredning angående den kommunala skattentjämningen. Av C. W. U. Kuylenstierna. Marcus. 159 s. Fi.
36. Betänkande och förslag angående beredande av förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa m. m. Heggström. 91 s. E.
37. Betänkande rörande Kungl. väg- och vattenbyggnadskårens omorganisation. Norstedt. 78 s. K.
38. Betänkande med förslag till åtgärder för bekämpande av mul- och klövsjukan inom landet. Marcus. 104 s. Jo.
39. Telegrafverket. Kort översikt av dess utveckling, ekonomi och organisation. Av M. Marcus. Tiden. (8), 112 s. Fi.
40. Betänkande angående statens medverkan för försäkringsverksamhet mot smittsamma husdjursjukdomar. Norstedt. 56 s. Jo.
41. 1921 års pensionskommittés betänkande. 5. Betänkande med nytt förslag till civil tjänstepensionslag, innefattande jämväl förslag rörande pensionering av vissa icke-ordinarie befattningshavare vid allmänna civilförvaltningen m. m. Marcus. 135 s. Fi.
42. 1921 års pensionskommittés betänkande. 6. Betänkande med förslag rörande pensionering av till arbetarpersonal hänförliga anställningshavare vid försvarsväsendet och allmänna civilförvaltningen. Marcus. 77 s. Fi.
43. Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 2. Förslag till lag om arv m. m. Norstedt. 504 s. Ju.
44. Förslag rörande åtgärder för enhetliggörande av det enskilda järnvägsnätet. Beckman. 47 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = eklestastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

Statens offentliga utredningar 1925

Systematisk förteckning

(Siffrorna, inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utkast till ändrad lydelse av vissa paragrafer i kungl. stadgan den 22 juni 1920 med vissa föreskrifter ang. domsagornas förvaltning. [14]
Förberedande utkast till strafflag. Förfalskningsbrotten. [22]
Förslag till lag om dödande av förkommen handling m. m. [25]
Förslag till lag om gälds betalning genom penningars nedläggande i allmänt förvar. [26]
Betänkande och förslag rörande ändring i strafflagens bestämmelser om preskription av straff. [28]
Förslag till lag om arv m. m. [43]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Byggnadsstyrelsesakkunnigas betänkande ang. omorganisation av byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå m. m. [13]
Betänkande ang. ordnandet av statens byggnadsverksamhet inom Stockholm. [15]
Förslag till lönerereglering för landsfogdar och landsfiskaler m. m. [23]
1921 års pensionskommittés betänkande. 4. Betänkande med förslag till militär tjänstepensionslag. [24] 5. Nytt förslag till civil tjänstepensionslag. [41] 6. Pensionering av arbetspersonal. [42]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 31. Den svenska tvättmedelsindustrin. [2] 29. Den svenska skoindustrin. [3] 30. Den svenska cementindustrin. [4] 32. Den svenska porslinsindustrin. [5] 33. Treckeri- och pappersförädlingsindustri i Sverige. [6]
Betänkande med förslag till grunder för avstättning till de affärsdrivande verkens förnyelsefonder m. m. [9]
Förslag till förordning ang. statlig inkomst- och förmögenhetsskatt. [10]
Betänkande ang. omorganisation av taxeringsväsendet. [27]
Om vägbeskattningens ordnande. [31]
Den kommunala skatteutjämningen. [35]

Politi.

Socialpolitik.

Det svenska skogsbrukets förutsättningar och historia. [11]
Sveriges enskilda skogar. [12]
Konsumtkooperationen i Sverige. [16]
Betänkande med förslag till motverkande av arbetslöshet genom anordnande av allmänna arbeten. [29]
Studier rörande industriell demokrati i Norge, England, Tjeckoslovakien och Österrike. [30]
Betänkande med förslag till reviderad lag om arbetarskydd. [34]
Telegrafverket. [39]

Hälsö- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Betänkande betr. vattenfallsstyrelsens landsbygdstaxor m. m. [18]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Utredning rörande fiskerättsförhållandena vid rikets kuster. Del 1. [19] Del 2. [20]
Utredningar och förslag ang. inrättande av fasta försöksgårdar. [32]
Åtgärder för bekämpande av mul- och klövsjukan. [38]
Statens medverkan för försäkringsverksamhet mot smittsamma husdjursjukdomar. [40]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. [38]
Omorganisation av väg- och vattenbyggnadskåren. [37]
Åtgärder för enhetliggörande av det enskilda järnvägsnätet. [44]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Betänkande med utredning och förslag ang. socialförsäkringens organisation. [8]
Förslag till lag om försäkringsavtal. [21]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning av vissa frågor rörande privatläroverken. [1]
Förbättrad pensionering från prästerskapets änke- och pupillkassa m. m. [36]

Försvarsväsen.

Underofficerssakkunnigas yttrande och förslag. [7]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Betänkande rörande det s. k. Genèveprotokollet ang. avgörande på fredlig väg av internationella tvister. [17]