

KAP. II.

§ 10.

Pt 1 och 2. Enligt Sä. O. tillkommer tågledare de befogenheter och tjänsteåligganden, som där angivits för trafikinspektör. Kommittén har ansett det vara lämpligare att uttrycka denna sak så, att den, som handhar tågledningsgöromål, i D. R. benämnes tågledare, oavsett hans tjänsteställning. Härigenom vinnes den fördelen, att man i D. R. kan skilja på vad som tillkommer en tågledare och vad som tillkommer trafikinspektören. En dylik åtskillnad har nämligen i vissa fall visat sig önskvärd, på det att frågor, som icke äro allenast av löpande natur utan även öva inflytande på den kontinuerliga ledningen av sektionens angelägenheter, skola bliva förbehållna till avgörande av trafikinspektören själv.

En uppräknig av vad som bör ingå i en tagledares befogenhet har kommittén ansett ej vara erforderlig, varför kommittén inskränker sig till att angiva detta i varje särskilt fall.

Pt 3. Bestämmelsen i första stycket är avsedd att täcka jämväl det fall, att en stationsföreståndare (tågexpeditör), därest så befinnes lämpligt, förordnas att med de undantag, som kunna vara erforderliga, handhava tågledningen i dess helhet å viss kortare linje med livlig trafik.

I sammanhang härmed vill kommittén meddela, att frågan om en decentraliserad tågledning varit på tal inom kommittén. Med erkännande av att vissa, det nuvarande systemet vidlådande olägenheter genom en sådan tågledning skulle försvinna, anser dock kommittén att det nuvarande tågledningssystemet bör bibehållas. Som stöd härför vill kommittén åberopa vad som härom anförts av Malmslättskommissionen, nämligen

att det svenska systemet väl kan föranleda tåg försening, men ej fara,

att för tågledningens besörjande av stationerna erforderlig kompetens visserligen torde förefinnas hos vederbörande stationsföreståndare, men ej hos samtliga som tågexpeditörer tjänstgörande biträden,

att genom tågledningens flyttande till stationerna därstädes skulle uppstå ett avsevärt merarbete just vid ett tillfälle, då tågexpeditören vore strängt upptagen av arbetet med de på grund av tågförseiningarna föranledda åtgärderna å egen station,

att tågledningens besörjande av stationerna medför, att den ene tågexpeditören efter den andra måste sätta sig in i situationen och söka förstå de andras avsikter, samt

att å våra i regeln enkelspåriga banor en enhetlig tågledning är bättre än en decentraliserad ägnad att utjämna tågförseiningar.

Den vid ett möte mellan trafikdirektörerna vid Statens järnvägar avhandlade frågan, huruvida det med bibehållande av det nuvarande tågledningssystemet skulle kunna medgivas tågexpeditörer å två grannstationer att, vid tillfälligt inträffande behov därav, få utan tågledarens ingripande ändra korsningar emellan vissa, förutbestämda tåg å vissa, förutbestämda sträckor, har även varit föremål för behandling inom kommittén.

Kommittén har emellertid, oaktat anordningen i vissa fall skulle kunna tänkas medföra någon tidsbesparing, ansett en sådan anordning icke vara lämplig, främst av den anledning att förhållandet mellan sektionstågledaren och tågexpeditören-tågledaren bleve svårt att på ett tillfredsställande sätt ordna. (Jfr § 24.)

Då det skulle varit lärorikt att undersöka, huru det tyska tågledningssystemet i vissa fall verkar, hade kommittén ursprungligen tänkt sig att kunna få tillfälle att å ort och ställe studera detta. På grund av det pågående kriget har denna tanke emellertid icke kunnat komma till utförande.

Bestämmelsen i andra stycket, som upptagits från Järnvägsstyrelsens yttrande över förslaget till Driftförordning i Trafiksäkerhetskommitténs betänkande (ny § efter § 78, 4 mom.), är behöflig för vinnande av klarhet i ordergivningen vid anordnande av extra tåg, inställande av tåg och ändringar i tågs inbördes ordningsföljd.

§ 11.

Pt 1. I Sä. O. användes uttrycket »stationsföreståndare» såväl om den verkliga föreståndaren som om de tjänstemän, som jämte honom turvis uppehålla hans tjänst. Om dessa tjänstemän verkligen helt och hållet uppehölle stationsföreståndarens tjänst, vore ju härom ingenting att säga. Så är emellertid ej alltid fallet varken å stationer eller å vissa andra driftplatser. Före-

ståndarens tjänst omfattar i avseende å drifttjänsten dels de göromål, som avse den löpande rörelsen med tåg och fordon, dels inspektion av anläggningars tillstånd, vård och handhavande, dels skyldighet att övervaka, att ingenting brister i avseende å personalens kunskaper, förmåga och plikttrohet. Den förstnämnda gruppen av göromål kan förrättas av den, som »turvis» uppehåller föreståndarens tjänstgöring, men de sistnämnda däremot icke. Därför kan endast föreståndaren, men ej en turvis med honom tjänstgörande person göras ansvarig för, om värden av anläggningarna försummas eller om ett mot givna bestämmelser stridande förfaringssätt genom efterlåtenhet bliver regel. På grund av denna sin uppfattning har kommittén funnit det nödvändigt att i D. R. klart och tydligt utsäga, vad som tillkommer en föreståndare i denna hans egenskap och vad som tillkommer den, som fullgör de löpande göromålen beträffande drifttjänsten i allmänhet och särskilt tåg-tjänsten.

Pt 2. Den tjänsteman, som å blockstation fullgör sistnämnda åligganden, har ansetts lämpligen kunna, med ett från Österrike lånat namn, kallas »tågexpeditör».

Efter det kommittén bestämt sig för detta uttryck, har Styrelsen börjat i samma betydelse använda uttrycket »tågklarare». Med anledning härav har kommittén tagit i övervägande, huruvida skäl kunde anses föreligga för kommittén att upptaga sistnämnda uttryck. För uttrycket tågklarare talar, att stammen i klarare har svensk rot, vilket icke ordet expeditör har. Sistnämnda ord är dock sedan länge så införlivat med språket, att det numera icke torde på grund av sin utländska härstamning verka i ringaste mån stötande. De med »expeditör» sammanhängande orden »expedition» och »expediera» torde sväriligen kunna av lämpliga svenska ord ersättas och i varje fall ej med av stammen »klar» härledda uttryck. Då man sålunda i allt fall ej kan undvara ord, bildade av samma stam som expeditör, synes det från språkrensningssynpunkt förfelat att utdöma ordet expeditör.

Vad därefter beträffar uttryckens lämplighet för framhävande av vad här avses, anser kommittén uttrycket »expeditör» vara »tågklarare» överlägset. Uttrycket »att klarera ett tåg» leder enligt kommitténs uppfattning utslutande tanken på att iordningställa ett tåg för avgång, men hänsyftar ej nog tydligt å förberedelser för mottagande av tåg. Denna anmärkning synes ej kunna riktas mot uttrycket »expediera ett tåg».

Liksom å en blockstation, kan det å en blockpost med oavbruten tjänstgöring eller å en signalpost förekomma, att tjänstgöringen vid tågen turvis uppehålls av flera tjänstemän. De i punkten angivna benämningarna avse dessa tjänstemän, oavsett om sådan tjänsteman är föreståndare för vederhörande plats eller ej, samt om flera tjänstemän samtidigt finnas i tjänstgöring, den som utövar befälet. Som en gemensam benämning för de olika vakterna har kommittén föreslagit »platsvakt» för att, då behov därav ej föreligger, uppräknig av de olika tjänstehavarnas benämningar icke skall behöva ske. Vill man särskilt angiva att en föreskrift gäller föreståndaren, vilket dock endast i undantagsfall är erforderligt, eller viss tjänstehavare, bör detta uttryckligen utsägas för varje gång.

Handhavandet av den löpande tågrörelsen å en blockstation anser kommittén vara av den vikt, att allmänna kompetensvillkor för tågexpeditör borde finnas fastställda av Kungl. Styrelsen. Det synes ock kommittén vara mindre följdriktigt, att dylika, av Kungl. Styrelsen fastställda kompetensföreskrifter finnas för vissa, mindre viktiga befattningar, medan det är lagt i trafikinspektörens hand att avgöra, vilka förutsättningar en tjänsteman skall hava, för att få användas i en tågexpeditörs ansvarsfulla tjänst.

Pt 3. Under utredningen om den bekanta tunnelolyckan i december 1915 har det framgått, att ett direkt ingripande i tågexpedieringen å driftplats av annan tjänsteman än den där tjänstgörande vakten, således även av föreståndaren för den station, under vilken sådan driftplats i övrigt lyder, är olämpligt och kan bliva ödesdigert. Kommittén har därför ansett befälsförhållandet vid sådana driftplatser böra regleras genom en bestämmelse, som gör platsvakten självständig i fråga om själva drifttjänsten.

Pt 4. Bestämmelsen motsvaras delvis av nuvarande föreskrifter i Sä. O., § 32, och Instr. för lokomotivförare, § 1. Kommittén har emellertid ansett det nödvändigt att uttala, huru befälsförhållandena å annan driftplats än blockstation böra vara ordnade och har i detta avseende ansett att det i regeln bör vara platsvakten, som utövar befälet, när denne såsom mera lokaliserad å platsen torde vara den därtill lämpligaste. Endast i de fall, då platsvakten är kvinna, synes det obetingat nödvändigt att uppdraga befälet åt tågbefälhavaren. Dessutom kan det tänkas andra fall, då en platsvakt icke lämpligen bör

utöva befälet, varför en viss provningsrätt ansetts böra förbehållas trafikinspektören.

Pt 6. För att bringa ordning i sådana för en viss driftplats gällande föreskrifter rörande drifttjänsten, som äro av mera varaktig natur, finnes det, enligt kommitténs mening, ingen bättre utväg än att samla dessa föreskrifter i en särskild orderbok, från vilken tillfälliga föreskrifter skulle vara uteslutna. Härigenom får man en ersättning för de utomlands använda, i tryck mångfaldigade och synnerligen fullständiga s. k. »Bahnhofsdiensanweisungen», vilken tills vidare torde vara för våra förhållanden tillräcklig. Det är ju dock ej uteslutet, att å stationer med stort personalantal och omfattande särbestämmelser i avseende å drifttjänsten denna orderbok tryckes. För driftplatser med enklare trafikförhållanden hör dock trafikinspektör kunna få medgiva befrielse från förande av ifrågavarande bok.

§ 12.

Pt 1 och 2. Det i Sä. O., § 31, använda uttrycket, att station skall under viss angiven tid vara »bevakad», har utbytts mot föreskrifter, dels när tågexpeditör resp. blockpostvakt skall finnas i tjänstgöring, dels när telegrafpåpassning skall äga rum. Att bestämma, när linjeblockpåpassning skall äga rum, har däremot ansetts överflödigt, då detta är en blockpostvakts huvudsakliga åliggande.

Pt 5 och 6. Likaväl som bestämmelser finnas, vid vilka tider tågexpeditör resp. blockpostvakt skall å blockstation resp. blockpost finnas i tjänstgöring, hör det i fråga om signalstation samt bemannad signalpost resp. hållplats vara föreskrivet, om och när dessa skola vara bemannade med hänsyn till drifttjänsten.

Pt 8—13. Här föreslagna bestämmelser dels därom, att vid turlistors upprättande hänsyn skall tagas till vaktombyte, dels om sättet för utförande av vaktombyte, hava i huvudsak formulerats i enlighet med Malmslättskommissionens förslag.

§ 13.

Pt 1—3. Bestämmelserna innehålla en sammanfattning av tågexpeditörs åligganden i och för tågs expediering enligt de i D. R. föreslagna föreskrifterna och med uppdragande därvid ur Stf. I. samt andra instruktioner av vad som ansetts böra åligga en tågexpeditör.

Pt 4. I fråga om platsvakts åligganden har en uppräkning av dessa ej ansetts nödig.