

## I.

## Allmän redogörelse angående lokalbaneväsendet i Bayern, Baden, Preussen och Österrike.

### B A Y E R N .

#### Inledning.

Med få undantag tillhöra de bayerska lokalbanorna (Nebenbahnen och Nebenbahnähnliche Kleinbahnen) staten samt ledas och trafikerats av statsbanorna.

Redan så tidigt som år 1869 började staten bygga s. k. »Vizinalbahnen», som i regel voro smalspåriga och till vilkas byggnadskapital de av banorna berörda kommunerna fingo tillskjuta 10 proc. Dessa villkor ändrades emellertid sedermera så, att de av banorna intresserade orterna i stället för att bidraga till byggnadskapitalet fingo åtaga sig att fritt upplåta för banorna erforderlig mark. Efter ett uppehåll under åren 1876—1882 beslöt riksdagen 1882 att övergå till byggandet av normalspåriga lokalbanor, i Bayern numera benämnda »Nebenbahnen», vilka så mycket som möjligt skulle anpassas efter de olika orternas särskilda förhållanden och behov och byggas och trafikerats på görligast enkla sätt. Denna utbyggnad av lokalbanor utfördes så snabbt, att Bayern redan i början av 1890-talet hade 27 dylika lokalbanor till en sammanlagd längd av c:a 600 km. med en anläggningskostnad av i medeltal 46 660 svenska kronor per kilometer.

Da detta enkelbanesystem för befolkningen varit till största nytta och för lokalbanorna själva liksom för angränsande huvudbanor medfört ett över förväntan gott resultat, har den bayerska staten år efter år utspunnit sitt lokalbanenät så, att detsamma f. n. i runt tal räknar 3 000 km.

Bayern har, såsom härav framgår, lång tids erfarenhet, och i utöfning torde lokalbaneväsendet vara så satt i system och så målmedvetet ordnat som här. Kommittén anser sig därför böra något utförligare redogöra för detta lands lokalbaneväsende och det vid lokalbanorna tillämpade driftsystemet, innan den går att redogöra för iakttagelserna vid de särskilt besökta banorna Neumarkt—Dietfurt och Thann—Matzbach—Haug.

Vad som i det följande anföres, avser uteslutande normalspåriga järnvägar.

### Anordnande och utrustning.

*Kurv- och lutningsförhållande å bana och stationer.* Kurvor med mindre radie än 180 meter äro icke tillåtna å banor, som trafikeras med huvudbanans materiel.

Utän särskilt medgivande får lutning å linjen icke vara starkare än 1:25 och å bangård icke starkare än 1:400. Spår, uteslutande avsedda för växling, äro dock undantagna från sistnämnda regel.

*Lutningsvisare.*

Lutningsförhållandet utmärkes vid lutningens början och slut, dock endast om lutningen är starkare än 1:150 och minst 500 meter lång.

*Stängsel, vägbommar och varnings-tavlor.*

Stängsel å linjen förekommer icke. I enstaka fall kan dock föreskrivas, att väg, som löper tätt utmed banan och som ligger på samma höjd eller högre än denna, skall förses med sådant.

För varje särskilt fall bestämmes, om vägövergång skall förses med vägbom eller icke.

Vid starkt trafikerade vägar skola varningstavlor utsättas på den plats, där fordon och djur måste stanna, då tåg närmar sig.

Vid mera trafikerad vägövergång utan bommar, vilken är så belägen, att utsikten längs banan är skymd från lokomotivet, uppsättas varningstavlor för att väcka lokomotivförarens uppmärksamhet.

*Telegraf och telefon.*

Stationer med tåganmälningsskyldighet äro förbundna med varandra medelst *telegraf*, om största tillåtna tåghastigheten å linjen överstiger 40 km. i timmen, och

medelst *telefon*, om tåghastigheten icke får överstiga 40 km. i timmen, i vilket fall telegraf dock undantagsvis begagnas.

*Signalanordningar.*

Såsom allmän regel gäller, att lokalbanornas stationer icke äro försedda med fasta signaler.

Ständiga mötesstationer erhålla dock infartssignaler, då tåghastigheten å linjen överstiger 40 km. i timmen.

Växel å linjen är ej heller skyddad av fast signal.

Infartsväxel skall vara försedd med växellykta, då växeln icke i regel hålles låst.

*Plattformer och lastkajer.*

Plattformer och fasta lastkajer förekomma i regel icke. För lastning av djur finnes däremot i allmänhet flyttbara lastbryggor på hjul.

### Organisation.

*Organisation i allmänhet.*

Tidigare var varje lokalbana underställd en särskild banförvaltare, vilken antingen samtidigt tjänstgjorde såsom stationsföreståndare vid någon av lokalbanans stationer — vanligen en av dess ändstationer — eller också enbart utövade tjänsten såsom banförvaltare. Sistnämnda anordning förekom särskilt vid längre banor eller banor med större trafik. För omkring fyra år sedan ändrades emellertid detta därhän, att lokalbanorna ställdes direkt under resp. Betriebs-, Bau- och Maskininspektioner. För att underlätta dessa myndigheters arbete blevo vissa lokalbanestationer i åtskilliga avscenden,

för vilka här nedan närmare redogöres, samtidigt underställda vissa stationer.

Kontroll och inspektion av en lokalbana utövas genom Betriebsinspektionen, understundom även genom direktionen. Betriebsinspektören kan dock i brådskande fall undantagsvis beordra en stationstjänsteman att fullgöra en kontrollerande eller undervisande inspektion. Dylik tjänsteman är då att betrakta såsom tillhörande Betriebsinspektionen.

Till kontrollerande organ räknas även tågkontrollörerna.

Betriebsinspektionen upprättar de särskilda föreskrifter, som på grund av lokala förhållandena äro behövlige för olika platser vid lokalbanan, samt utdelar dessa föreskrifter till den personal, som därav är i behov.

Stationerna vid lokalbanorna äro dels *bemannade* dels *obemannade*. De bemannade stationerna förestås allt efter sin betydelse och storlek av antingen fast anställda tjänstemän (med få undantag av lägre grad) eller endast tillsvidare antagna agenter (manliga eller kvinnliga). Erfordras avlösning för fast anställd tjänsteman på grund av, att tjänstgöringen är av långvarig art, eller att stationstjänsten är förenad med exempelvis baninspektion, antager Betriebsinspektören en ställföreträdare, vanligen hustrun eller annan familjemedlem.

*Bemannade och obemannade stationer.*

Banagent anställs av direktionen genom kontrakt och tilldelas i huvudsak följande åligganden, nämligen:

*Banagenterna.*

*att* försälja biljetter,

*att* mottaga och utlämna resgods, expressgods, lik och levande djur ävensom il- och fraktgods,

*att* ansvara för, att stationens växlar ligga i riktigt läge och hållas låsta i föreskrivna fall, ävensom för att tågspåren hållas hinderfria,

*att* hålla uppsikt över stationsanläggningarna,

*att* ombesörja renhållningen vid stationen,

*att* ombesörja telefonpåpassningen,

*att* ombesörja bokföring av befordringsavgifter och godsförsändelser och att ansvara för uppbörden, samt

*att* ombesörja stationens skriftväxling.

De instruktioner, som överlämnas till *banagent*, äro icke personliga utan stanna å stationen vid personalombyte.

En bemannad station är antingen fullständigt självständig eller delvis självständig, i vilket fall en viss annan station upprättar och fullgör redovisningen, eller ock osjälvständig, varvid stationens åligganden i vidsträcktare bemärkelse tillkomma en viss annan station, i det följande benämnd moderstation.

*Bemannad stations befogenhet.*

I avseende å underlydande stationer tillkommer moderstationen följande skyldigheter nämligen:

*Moderstationens åligganden.*

*att* föra alla personaluppgifter,

- att* upprätta tjänstgöringsturlistor,
- att* föreslå vikarie vid tjänstledighet, sjukdom och dylika tillfällen,
- att* upprätta avlöningslistor,
- att* föra förteckning över inventarier,
- att* ombesörja i tjänsten förekommande skriftväxling,
- att* rekvirera, bokföra och utdela nödiga formulär,
- att* rekvirera biljetter,
- att* beställa och uträkna pris å kombinerade biljetter,
- att* upprätta specialtariffer,
- att* upprätta den dagliga vagnrapporten,
- att* bokföra och anmäla skadade vagnar,
- att* inkomma med förslag och yttrande vid uthyrandet av upplagsplatser inom järnvägens område eller magasin,
- att* ansvara för, vad till kassaväsendet hör, vartill även räknas förändret av minnesanteckningar över regelbundet återkommande utgifter och inkomster,
- att* tillvarata och inreversera upphittade och kvarglömda föremål,
- att* upprätta alla statistiska arbeten,
- att* efter undersökning besvara anmärkningar, som blivit gjorda på grund av kontroll eller inspektion, samt slutligen
- att* meddela den eller de underställda stationerna alla behövlige eller begärda upplysningar.

*Obemannad  
stations  
skötsel.*

Obemannad station tillses av banbevakningen men skötes i övrigt huvudsakligen genom tågpersonalens försorg.

Banbevakningen åligger särskilt:

- att* utöva kontroll över tillförsel och upplag av vagnslastgods,
- att* tillse det nödige ordning råder,
- att* till bokföringsställe anmäla i händelse till disposition ställda tomvagnar icke lastas, samt
- att* till nyssnämnda ställe anmäla, när upplagsplatser tagas i anspråk eller utrymmas, vem som har använt dem, varmed de varit upptagna och till vilket yttnehåll.

Förutom de åligganden, som enligt det följande tillkomma tågpersonalen i avseende å drift- samt transport- och expeditionstjänsten vid obemannad station, åligger konduktör särskilt att under tågets uppehåll å sådan station efterse, huruvida ankomna vagnslastsändningar skyndsamt avlastas, och skall försumlighet härutinnan av honom anmälas till bokföringsstationen.

Betriebsinspektionen bestämmer, av vilka tåg trafiken vid obemannad station skall ombesörjas. Såvitt sig göra låter skola mycket tidiga morgon- och mycket sena aftontåg icke utses härtill.

Genom anslag vid de närmaste bemannade stationerna samt vid kommunalbyggnader i de orter, som därav beröras, skall Betriebsinspektionen tillkännagiva tiderna, när gods kan avlämnas vid obemannad station. De sär-

skilda befordringsvillkoren för sändningar till och från den obemannade stationen skola även meddelas i dessa anslag.

Då behovet så påkallar, uppsättes å obemannad station ett överrede av en kasserad järnvägsvagn för att användas för godsförvaring.

Vederbörande linjebefäl skall söka åstadkomma, att befolkningen å de orter, för vilkas trafik en obemannad station närmast är avsedd, befullmäktiga en därtill lämplig person att taga hand om och vid behov förvara ankommande och avgående gods.

*Platsombud.*

Med sådant platsombud upprättar Betriebsinspektionen kontrakt.

I regel erhåller dylikt ombud icke någon ersättning av järnvägen, men åtager sig ombudet att ombesörja uppdrag, för vilkas utförande vid järnvägen anställd personal eljest måste anlitas, kan järnvägen undantagsvis medgiva utbetalande av ersättning härför.

Bokföringsstation, d. v. s. moderstation för obemannad station, åligger i avsvende å den obemannade stationen särskilt:

*Bokföringsstation.*

*att* bokföra avgående och ankommande stycke gods- och vagnslastsändningar samt uträkna fraktbeloppen.

*att* underrätta mottagaren om ankomsten av godsförsändelse, skolande i denna underrättelse även meddelas, med vilket tåg godset utsändes till den obemannade stationen,

*att* utfärda överlämningslista å sådant gods,

*att* rekvirera och fördela tomvagnar,

*att* föra vagnkontrollbok, när detta icke är uppdraget åt konduktörerna, samt

*att* uttaga ifrågakommande vagnspenningar.

För ledandet av tågens gång och övervakandet av vad som i övrigt rörer tåg-tjänsten utser direktionen en viss station å varje lokalbana till »Fahrauf-sichtstation», vilken station i det följande benämnes tågledningsstation. Denna station tillkommer särskilt:

*Tågledningsstation.*

*att* avgiva förslag rörande tidtabellen,

*att* övervaka tågens gang och att vid tågförseining bestämma nya mötes- och förbigångsstationer,

*att* vid behov anordna extratåg,

*att* i samband med anordnandet av extratåg och vid andra tillfällen, då utväxling av tåganmälan å lokalbanan erfordras, anbefalla dylik anmälan, så vitt stationerna eljest äro befriade från utväxlandet av tåganmälan, samt

*att* anmäla å lokalbanan förekommande olyckshändelser.

Station, där lokomotiv är förlagt, åligger särskilt:

*att* rekvirera och utlämna nödiga materialier för lokomotiv- och förekommande verkstadstjänst,

*Lokomotiv-förläggningstation.*

*att* bokföra och bestyrka materialkonsumtionen,

att granska och vidaresända uppgift å arbets- och materialförbrukningsresultatet,

att ansvara för, att tågsätten hållas i gott stånd och städas väl,

att efter på förhand uppgjord plan, till verkstaden förpassa revisionsmässiga vagnar, som tilldelats banan för trafik uteslutande inom densamma,

att desinficera resgodsvagnar, som vid lokalbanan använts för befordran av djur.

*Tågpersonals hemstation.*

Station, där tågpersonal är förlagd, åligger särskilt:

att upprätta turlistor för lokomotiv-, konduktörs- och bromsarepersonalen,

att föra liggare över nämnda personals tjänstgöring, såväl den, vilken utförts i enlighet med gällande turlista, som övrig tjänstgöring,

att granska personalens tjänstgöringsuppgifter,

att uppgöra milpenninglistor,

att rekvirera, bokföra, utlämna och redovisa för försäljning å tåg avsedda biljetter och att inkassera medlen härför,

att utlämna de tjänsteföreskrifter, som skola tillställas ifrågavarande personal samt att övervaka, att dessa föreskrifter kompletteras,

att vidmakthålla och komplettera de för denna personal i överliggningsrum utlagda tryckalster, samt

att tillse, att personalen är utrustad med föreskrivna effekter.

*Uniformering.*

Den fasta personalen bär föreskriven uniform, de manliga agenterna uniformsmössa och de kvinnliga agenterna en vit och blå bindel om vänstra överarmen.

### Drifttjänst.

*Banans bevakning.*

Såsom allmän regel gäller, att linjen skall inspekteras dels en gång dagligen av en s. k. Streckengeher, vilken utgöres av en ban- eller stationsarbetare och vilken vid ifrågavarande inspektion skall tillryggalägga den honom anvisade sträckan *till fots*, dels en gång i veckan av bantillsyningsmannen (Balmaufseher) eller banmästaren, om sådan finnes. Sistnämnda inspektion skall en gång i månaden företagas *till fots*.

*Beräkning av vägövergångar.*

Vid de tider, då tåg passerar, skall bevakning äga rum av starkt trafikerad vägövergång eller annat ställe, där särskild försiktighet erfordras, för så vitt tågen därstädes framföras med större hastighet än 15 km. i timmen,

av annan vägövergång, belägen vid linje, där tåghastigheten överstiger 40 km. i timmen, dock endast om vägövergången icke är försedd med bommar och om utsikten från lokomotivet är skymd.

*Signalmedel å stationer.*

Stationer, som icke äro försedda med infartssignaler, utrustas med vissa handsignalmedel, såsom transportabla signaltavlor, flaggor, knalldosor o. d.

*Växlarnas lägen och handhavande.*

På mellanstation skola in- och utfartsväxlarna vara lagda för huvudspåret och låsta, då växling ej pågår.

Betriebsinspektionen bestämmer vilka övriga växlar, som regelbundet skola hållas låsta.

Nyckel till växel å station skall förvaras på sådant sätt, att densamma är åtkomlig endast för den tjänsteman (agent), som ansvarar för nyckeln.

Nycklar till växlar och spärrbommar vid obemannade lastplatser förvaras å tågledningsstationen och medföras under tågtur, där växling kan ifrågakomma, av tågbefälhavaren.

Växlar, som skola hållas låsta, äro i regel icke försedda med växellyktor, men skola dylika växlar vid vagnrangeringar och andra tillfällen, då de ej ligga i det för vanliga fall föreskrivna läget, under mörker vara försedda med tända lyktor. Då vagnar skola under mörker avlämnas eller avhämtas vid obemannad lastplats, skall tågbefälhavaren därför, innan huvudspärväxeln öppnas, å växelstängen placera en i tåget medförd signallykta.

Med undantag av lokomotivförarna få samtliga i lokalbanetjänst sysselsatta personer användas för bevakning eller omläggning av växlar.

Växlingsarbetet ledes

*Värting.*

vid lokalbanornas ändstationer av stationspersonalen, och vid mellanstationerna av tågbefälhavaren, såvida ej å sådan station undantagsvis särskild växlingspersonal är anställd.

Å anslutningsstation med huvudlinjen leder tågbefälhavaren växlingsarbetet, om han tillhör denna station och är enligt turlistan härför upptagen.

Vid lastspår å linjen skall tågbefälhavaren eller en av honom anmodad tjänsteman öppna läsen till växlar och spärrbommar samt insätta och uttaga vagnar. Efter avslutad växling skall tågbefälhavaren åter låsa växlarna och spärrbommarna samt förvara dithörande nycklar.

Skall i tåg gående vagn insättas å ett stieckspår, och kan till följd av detta spärs riktning vagnen icke på vanligt sätt inskjutas av lokomotivet, indrages vagnen å spåret medelst användande av en s. k. växlingslina.

*Växlingslinors användande.*

Högst en lastad eller två tomma vagnar få samtidigt framdragas medelst sådan lina.

Vid tågbildning iakttages särskilt,

*Tågbildning.*

att persontåg, som uppnår en större hastighet än 30 km. i timmen, skall vara försett med genomgående bromsinrättning,

att i slutet av ett med genomgående bromsinrättning försett persontåg få tillkopplas högst följande antal vagnar, som icke äro förbundna med dylik bromsinrättning, nämligen:

vid högst 30 km. hastighet intill 30 axlar

» 31—40 » » » 20 »

I tåg med större hastighet än 40 km. i timmen få dylika vagnar icke tillkopplas.

I personförande tåg, som medelst lokomotiv framföres med större hastighet

*Skyddsavdelning i tåg.*

än 40 km. i timmen, får den främre avdelningen i den första vagnen icke upplåtas för resande.

*Antalet vagnsaxlar i tåg.* Antalet vagnsaxlar i tåg får utgöra högst:

a) i tåg, som huvudsakligen är avsett för personbefordran: med största tillåten hastighet av

30 km. i timmen 80 axlar,

31—40 » » » 40 » ,

över 40 » » » 26 » ,

b) i tåg, som uteslutande är avsett för godsbefordran: med största tillåten hastighet av 30 km. i timmen 120 axlar,

c) i militärtåg och sådant godståg, som samtidigt användes för regelbunden personbefordran: med största tillåten hastighet av 30 km. i timmen 110 axlar.

*Tågs bromsbemannning.*

Förutom bromsen å lokomotivet och tendern skola i ett tåg så många bromsar kunna sättas i verksamhet, att minst i nedanstående tabell angivna vagnsaxlar bliva bromsade.

*Bromstabell för lokalbanor.*

I l u t n i n g a r		Vid en farhastighet av							
av ‰	av förhållande	15	20	25	30	35	40	45	50
		km. pr timme skall av 100 vagnsaxlar minst nedan- nämnda antal vara försedda med bemannad broms							
0	1:00	6	6	6	8	11	15	20	26
1	1:1000	6	6	6	9	12	16	21	27
2	1:500	6	6	7	10	13	17	22	28
3	1:333	6	6	8	11	14	18	23	29
4	1:250	6	6	9	12	15	19	24	30
5	1:200	6	7	10	13	16	20	25	31
6	1:166	7	8	11	14	17	21	26	32
7	1:143	8	9	12	15	18	22	27	33
8	1:125	9	10	13	16	19	23	28	34
10	1:100	11	13	16	19	22	25	30	36
12	1:83	13	15	18	21	24	28	33	39
14	1:71	15	17	20	23	27	31	36	42
16	1:62	17	19	22	26	30	34	39	45
18	1:55	19	22	25	29	33	37	42	48
20	1:50	21	24	27	31	36	40	45	52
22	1:45	23	26	30	34	39	44	49	56
25	1:40	26	29	33	38	43	48	54	61
30	1:33	30	34	38	43	48	54		
35	1:28	34	39	44	49	56			
40	1:25	39	44	50	56				



Broms anses vara bemannad, när den av tag- eller lokomotivpersonalen kan utan dröjsmål sättas i verksamhet.

För bestämmandet av antalet vagnsaxlar gälla enahanda föreskrifter som vid de svenska statsbanorna.

Vagngrupp, som tillkopplas ett persontåg med genomgående bromsinrättning utan att förbindas med nämnda bromsinrättning, skall, om resande medföres i vagngruppen, i och för sig vara bromsbemannad på sätt i bromstabellen är föreskrivet.

Medföres icke resande i sålunda tillkopplad vagngrupp, må den sista vagnen av de genomgångsbromsade vagnarna inräknas i nyssnämnda vagngrupp såsom bemannad bromsvagn.

Om lutningsförhållandet å en å banan förekommande stigning eller lutning är sådant, att förbindelselinjen i banans riktning mellan två på ett avstånd av minst 1 000 meter från varandra belägna punkter utvisar en stigning eller lutning, som är större än 1 : 200, skall sista vagnen i tåg vara försedd med bemannad broms. Efter denna bromsvagn må dock å lokalbanor tillkopplas ytterligare en skadad men löpduglig tom vagn, så vitt tågets största tillåtna hastighet icke överstiger 40 km. i timmen.

I tåg, för vilket bemannad slutbroms icke är föreskriven, må efter sista bromsade vagnen följa hälften så många obromsade axlar, som enligt bromstabellen skulle falla på nämnda vagn; dock få alltid 6 axlar tillkopplas.

Militärtåg utrustas å lokalbanorna med bemannade bromsar enligt den för huvudlinjerna gällande bromstabellen.

Äro lutningsförhållandena i något fall större än 1 : 25, utfärdas särskilda bromsningsföreskrifter.

Å bana, där vägövergångar utan bommar förekomma, skola lokomotiven vara försedda med ringklocka. Denna skall sättas i verksamhet, då tåget nalkas starkt trafikerad vägövergång, vid vilken utsikten är skymd. Den plats, där ringning skall påbörjas, utmärkes särskilt genom en varningstavla av förut omnämnt slag. Skjuter lokomotivet vagnarna, skall en tjänsteman från den främst gående vagnen signalera med ringklocka.

*Ringklocka å tåg.*

Förutom vanliga signalmedel medföres å tåg

*Tågattiralj.*

dels en växellykta, försedd med sådan anordning, att den kan fastsättas å växel,

dels en växlingslina, avsedd att användas i vissa fall vid växling å stickspår,

dels ock en portativ telefonapparat.

Tågbefälhavare skall vara försedd med bl. a. signalpipa, handsignallykta och nycklar till växlar och spärrbommar å linjen.

*Tågbefälhavarens utrustning.*

Då tågrörelse pågår, skall en s. k. »Fahrdienstleiter» vara tillstädes å varje plats med tåganmälningsskyldighet.

*Fahrdienstleiter.*

»Fahrdienstleiter» tillkommer i allmänhet att dels själv ombesörja, dels i

öfrigt leda och övervaka tågexpedieringen å stationen, och åligger honom sålunda att verkställa tåganmälan, lämna tillstånd till tågs intagande å och avsändande från stationen m. m.

»Fahrdienstleiter» å tågledningsstation vid lokalbana i Bayern tillkommer dessutom särskilt att vid behov anordna extratåg samt att reglera tågföljden och handlägga övriga i samband därmed stående göromål för lokalbanan i sin helhet.

*Tågvägs- och värelinspektion.*

Före tågs in- eller utfart å station skall vederbörande »Fahrdienstleiter» eller vid stationer med agenter, banagenten, förvissa sig om,

att tågvägen är fri, att växlarna äro rätt lagda och låsta, att växelnycklarna äro på sin plats, samt

att växlar till spår, som leda in i tågvägen, ligga i avvisande läge.

*Tågbefälhavares åligganden såsom Fahrdienstleiter.*

Å station, som förestås av en manlig eller kvinnlig agent, ävensom å obemannad station eller lastplats är tågbefälhavaren »Fahrdienstleiter». Han behöver här sålunda intet särskilt tillstånd, innan tåget får avgå.

Å linje, där tåganmälningskyldighet är föreskriven, skall han dock å agentstation, innan han giver lokomotivföraren signal till avgång, tillfråga agenten om nästföljande station givit »klart» för tåget.

Innan tåg får avgå från station, där tågbefälhavaren är »Fahrdienstleiter», skall han förvissa sig om, att tågvägen är klar och att växlarna äro rätt lagda.

*Tågs hastighet.*

Största tillåtna hastigheten för tåg är i allmänhet 30 km. i timmen, men uppgår å vissa linjer till 40 km. i timmen för persontåg med genomgående bromsinrättning. I sistnämnda fall kan hastigheten av ministeriet under vissa förhållanden höjas till 50 km. i timmen.

Den största tillåtna hastigheten i lutningar och kurvor å banan är:

a) i lutning 1 : 40 — 50 km. i timmen,

» » 1 : 33 — 40 » » »

» » 1 : 28 — 35 » » »

» » 1 : 25 — 30 » » »

b) vid gång i kurva:

med radie om minst 200 m. — 50 km. i timmen,

» » » » 180 m. — 45 km. » » .

Om lutningsförhållandet är beläget mellan två av de i den första tabellen angivna gränserna eller om kurvas radie är mindre än 200 meter men större än 180 meter, får hastigheten icke överskrida den gräns, som erhålles vid interpolering i vederbörande tabell.

Vid gång i lutning, som därjämte är belägen i kurva, är den mindre hastighet, som framgår av dessa föreskrifter, den största tillåtna.

För tåg, som skjutes av lokomotiv utan att annat lokomotiv finnes främst i tåget, utgör den största tillåtna hastigheten

å linje, där vägövergångarna äro försedda med bommar — 25 km.

å linje, där vägövergångarna icke hava bommar — 15 km.

Tåg, som skjutes av lokomotivet, får icke bestå av mer än 50 vagnsaxlar.

Tåg, i vilket framföres vagnar, som äro förbundna med varandra genom endast den pålagda lasten eller medelst kopplingsstänger, får icke påskjutas av lokomotiv.

*Skjutning  
av tåg.  
Påskjutning  
av tåg.*

Å linje, där tåghastigheten icke får överstiga 15 km. i timmen, må tåg avsändas från eller förbisläppas station oberoende av, huruvida anmälan ingått, att det åt samma håll närmast förut avsända tåget inkommit till en framförliggande station med telegrafpåpassning.

A övriga linjer må tåg icke avsändas, förrän genom utväxlande av tåg-anmälan fastställts, att det närmast förut åt samma håll avsända tåget inkommit till annan station.

Tågannmälan skall å linje, där största tillåtna hastigheten får överstiga 40 km. i timmen, ske pr telegraf. Överstiger tåghastigheten icke 40 km. i timmen, skall dylik anmälan verkställas antingen pr telefon eller, om telegraf finnes, medelst denna.

*Tågannmälan.*

Å linjer med endast pendeltrafik anmäles endast »tåg ut».

I motsatt fall, d. v. s. då banan befares av två eller flera tåg,

a) frågas och gives »klart»,

b) anmäles »tåg ut»,

c) » »tåg in».

Då å linje, där i vanliga fall endast pendeltrafik förekommer, tillfälliga extratåg, arbetståg o. d. måste anordnas, anbefalles utväxlande av fullständig tågannmälan, varom tågbefälhavarna å de tåg, som av förhållandet beröras, underrättas genom sina utgångsstationer. Dylik tillfällig tågannmälningskyldighet börjar med det sista tåget före den tidpunkt, då två eller flera tåg samtidigt befara linjen och slutar, då linjen ånyo befares av endast ett tåg.

Vid lokalbanorna användas i regel icke tågtidjournaler. Å banor med större tåghastighet kan dock förandet av dylika journaler särskilt anbefallas.

*Tågtidjournaler.*

I samband med utfärdande av tidtabell meddelas bestämmelser om, å vilka spår tågen skola intagas vid de olika stationerna.

*Bestämmandet av tågspår.*

Om i särskilt fall annat tågspår än det sålunda bestämda behöver användas, skall tågleddsstationens medgivande inhämtas, varefter tågbefälhavaren skall om förhållandet underrättas å en föregående station. Sedan dylik underrättelse erhållits, skall tågbefälhavaren muntligen delgiva lokomotivföraren densamma.

Skall enligt tidtabellen tågmöte äga rum å station, som icke är utrustad med infartssignaler, utfärdar Betriebsinspektören bestämmelser såväl angående vilket av de båda mötestågen, som skall intagas först å stationen, som beträffande vilket av dessa tåg, som skall stanna utanför ingångsväxeln till dess, att det andra tåget inkommit å stationen och stannat å vederbörlig plats.

*Tågs intagande å station.*

Om till följd av tåg försening eller annan orsak avvikelse från sålunda utfärdad bestämmelse behöver ske, skall personalen å vardera möteståget härom underrättas å en föregående station.

På nyssnämnda sätt lämnas tågpersonalen även underrättelse om ordningen för tågens intagande å station, där ett i tidtabellen icke angivet tågmöte skall äga rum.

Då tågmöte skall äga rum å station, bemannad med endast en tjänsteman, skall denne taga plats vid infartsväxeln för det tåg, som skall framgå å sidospåret, omlägga och bevaka denna växel samt efter tågets fullständiga infart åter omlägga växeln och låsa densamma för huvudspåret.

Då infartssignal saknas å bemannad station, skall, om hinder för tågs infart förefinnes, tåget stoppas medelst handsignal.

*Tågförsening.* Tågförsening, som överstiger 10 minuter, skall av den station, där förseningen först uppstått, anmälas till alla mellan denna och annan förutbestämd station liggande stationer, ävensom till tågledningsstationen, därest omläggning av tågmöte eller förbigång anses bliva nödvändig. Den sista stationen i farriktningen, som mottagit underrättelsen om tågförseningen, vidare sänder densamma sedermera i sin tur, därest förseningen icke kunnat nedbringas under 10 minuter. Av- eller tilltager sålunda anmäld försening mera än 10 minuter, skall anmälan härom avlätas av den station, där detta förhållande först inträder, till de stationer, som förut blivit underrättade om förseningen.

Vid tågförsening skall även eldaren biträda med in- och urlastning av gods.

*Ändring av tågmöte och tågförbigång.* Om tågmöte behöver ändras å linje, som icke är utrustad med telegraf, förfäres på följande sätt.

Tågledningsstationen anropar pr telefon i nedan angiven följd

- a) den förutvarande mötesstationen,
- b) den nya mötesstationen,
- c) samtliga mellanliggande stationer.

Sodan stationerna svarat, lyssna och äro beredda att skriva, telefonerar tågledningsstationen:

»Kan möte mellan tåg (nr ) och tåg (nr ) äga rum i (nya mötesstationen)?

Finnes ej hinder härför, svarar den nya mötesstationen:

»Möte mellan tåg (nr ) och tåg (nr ) kan äga rum i (egen station):.

Härför giver tågledningsstationen följande order:

»Mötet mellan tåg (nr ) och tåg (nr ) förlägges till (nya mötesstationen). (Tjänsteställning och namn).»

Såväl den nya mötesstationen som de övriga stationerna upprepa därefter ordagrant ordern med tillägg av mottagarens tjänsteställning och namn. Har detta skett på tillfredsställande sätt, tillkännagiver tågledningsstationen

detta medelst orden: »Ja riktigt, (tjänsteställning och namn), slut», varefter samtliga stationer svara »slut, (namn)». Härmed är tågmötet slutgiltigt omlagt.

Telefonmeddelanden, som röra mötesändringar skola upptecknas i tågtidjournalen, om sådan finnes, och i motsatt fall i en särskild telefonbok.

Order om mötesändringen utfärdas till det tåg, som skall fortsätta förbi den förutvarande mötesstationen, av denna station och till det försenade tåget av den nya mötesstationen. Stationerna utställa dessa order endast till vederbörande tågbefälhavare, vilken har att delgiva lokomotivföraren å sitt tåg ifrågavarande order.

Om direktionen icke föreskrivit, att mötesändringen skall delgivas tågpersonalen skriftligen genom särskilt formulär (Kreuzungsbefehl), lämnas meddelandet muntligt, varvid är att iakttaga,

att tågbefälhavaren med sin namnteckning i telefonboken kvitterar orderns delfående och samtidigt upptecknar orderns ordalydelse å tågrapporten, samt

att tågbefälhavaren härefter muntligen delgiver lokomotivföraren samma order, vilken denne med sin namnteckning kvitterar under den i tågbefälhavarerapporten avskrivna ordern.

Vid ändring av tågförbigång förfares på analogt sätt.

### Transport- och expeditionstjänst.

Stationer, som förestås av banagenter, hållas, då så ske kan, öppna endast å sådana tider av dagen, att agenterna i minsta möjliga utsträckning hindras i sin borgerliga sysselsättning.

*Stationernas  
öppenhållande  
för allmän-  
heten.*

Med fast anställd personal bemannade stationer hållas likaledes öppna endast vissa tider på dagen.

Obemannad station hålles i regel öppen för godstrafik under den tid, vissa tåg göra uppehåll å stationen. Finnes platsombud, träffas överenskommelse med denne angående de tider, då allmänheten kan få avlämna eller avhämta gods.

De osjälvständiga stationerna äro i regel försedda med följande tariffer och uppgifter, nämligen:

*Stationernas  
utrustning.*

tysk tariff för befordran av resande och resgods,

tysk tariff för befordran av levande djur,

tysk tariff för befordran av gods,

lokalbanetariff,

allmän avståndstabell för Bayerska statsbanorna,

anslagstidtabell samt

specialtariff.

Specialtariffen, som upprättas av vederbörande moderstation, innehåller uppgifter angående avstånd och fraktsatser till sådana stationer å såväl

lokal- som annan trafik, till eller från vilka transporter i nämnvärd omfattning kunna förväntas ifrågakomma. Därjämte äro i denna tariffbok intagna dels vissa särskilda anvisningar, dels lastningsföreskrifter. Saknas en motagningsstation i specialtariffen eller råder tvekan om fraktdebiteringen, tillfrågas moderstationen, som har att lämna erforderliga upplysningar och att vid behov komplettera specialtariffen.

Osjälvständig station erhåller med lösen belagda tryckalster m. m. från moderstationen. Agentstation kan dock erhålla dylika tryckalster direkt från direktionen, varvid förskottslikvid måste insändas.

*Konduktörs  
utrustning.*

Konduktör förses med:

avståndstabell ävensom avgiftstabell för befordran av resande, resgods, expressgods och levande djur, båda tabellerna gällande endast för lokalbanan,

utdrag ur godsbefordringsföreskrifterna,  
resgodsbiljetthäfte,  
resgodsnummerhäfte,  
ett block vagnslistor,  
penningväska,  
biljettång samt  
stämpel för avstämplande av fraktsedlar.

#### **Befordring av resande, resgods, expressgods, lik och levande djur.**

*Stationernas  
expeditioners-  
befogenhet.*

Vid bemannad station expedieras transportföremål av nu ifrågavarande slag på samma sätt som vid huvudlinjen. Angående expediering av expressgods se nedan. Expedieringen sker genom stationspersonalen. Dock kan småkreatur i vissa fall expedieras jämväl av konduktör.

Med det undantag, som här nedan angives beträffande transporter till och från obemannad station, kan transportföremål av ovannämnda slag expedieras till och från station vid lokalbana icke endast från och till annan station vid samma bana utan även från och till station vid huvudlinjen, eller från och till station vid en bortom den sistnämnda belägen bana.

Vid obemannad station expedieras endast resande, resgods, avsänt expressgods (jämför nedan), hundar, som åtfölja resande, och småkreatur. Expedieringen sker genom konduktören.

Konduktören utfärdar i regel färd- och transportbevis genom användande av s. k. värdekuponger. I vissa fall användes dock vanliga personbiljetter.

Expediering medelst värdekupong användes endast i trafik mellan vederbörande lokalbanas egna stationer, dock kan resgods och småkreatur expedieras å värdekuponger till station å huvudlinjen, därest lokalbanans tåg framgår till stationen ifråga.

Expressgods, varmed förstås sådana ilgodsförsändelser, som i och för ernående av snabbare transport befordras på ungefär samma sätt som res-

gods och för vilka utgå högre fraktagifter än för ilgods i allmänhet, mottages i regel endast till bemannad station. Undantag från denna regel för viss obemannad station kan dock medgivas av direktionen. Allmänheten underrättas om sådana undantag genom anslag å stationen.

Värdekupongerna förekomma i valörer från 5 Pf till 1 Mk 70 Pf, för varje stigande 5-tal Pf, samt dessutom 1,80, 1,90 och 2,00 Mk-valörer.

Försäljning av värdekuponger sker i allmänhet endast genom konduktörerna. Dock anordnas i vissa fall förköpsförsäljning genom stationerna.

Vid utlämning av värdekupong förfäres på följande sätt. Sedan konduktören med ledning av tariffen fastställt den avgift, som av trafikanten skall erläggas, uttages en å denna avgift lydande kupong, å vilken genom klippning med konduktörstång utmärkas transportföremålets utgångs- och slutstationer, samt transportdagen. Finnes sådan tång icke till hands, överstrykas stationsnamn och datum med bläck eller anilinpenna. Är det belopp, som skall erläggas, högre än 2 Mk, utlämnas flera kuponger.

På värdekupongens baksida angives i förekommande fall:

1) vid användning såsom färdbevis för personer: orsak till ifrågakommande nedsättning i biljettavgift, såsom »barn», »militär» o. d.;

2) vid användning såsom hundbiljett: anteckning därom, skolande i dylik anteckning även djurens antal angivas;

3) vid användning såsom transportbevis för resgods eller expressgods: anteckning därom, och skall i sådant fall anteckning exempelvis lyda: 3 stycken  $\frac{\text{resgods}}{\text{expressgods}}$  nr 82, 50 kg. Beträffande expressgods skall dessutom avsändarens namn angivas;

4) vid användning såsom transportbevis för levande djur: anteckning därom, skolande i dylik anteckning även djurens antal och slag uppgivas. Vid vagnslastsändning av levande djur skall dessutom även vagnens nummer och golvyta antecknas å värdekupongen;

5) vid användning för uttagande av fyllnadsbelopp, då en kupong icke är tillräcklig: anteckning därom.

Finnes icke någon särskild anteckning eller endast sådan anteckning, som under 1) härovan angivits, gäller kupongen för befordring av resande.

Då resgods expedieras från en obemannad till en bemannad station vid lokalbanan eller till en vid huvudlinje belägen Bayersk station, användas icke värdekuponger. Den resande erhåller då ett mottagningsbevis och erlägger avgiften vid framkomsten. Resgods till annan station omexpedieras vid anslutningsstationen med huvudbanan.

Värdekuponger, varå hundar, resgods och levande djur äro expedierade, överlämnas till vederbörande resande resp. djurvårdare; kuponger varå expressgods expedierats åtfölja godset till mottagningsstationen.

*Värde-  
kuponger.*

*Utlämning av  
och expedie-  
ring genom  
värde-  
kuponger.*

*Insamling  
av värde-  
kuponger  
och person-  
biljetter.*

Medelst värdekuponger expedierade hundar, resgods och levande djur utlämnas endast mot återlämning av värdekupongen, expressgods endast mot kvitto på kupongens baksida.

Värdekuponger, använda som personbiljetter, insamlas på samma sätt som vanliga biljetter.

Av konduktör insamlade värdekuponger skola vid varje resas slut avlämnas på tagets ändstation. Såväl dessa som av spärrvakt insamlade kuponger ävensom av konduktör utlämnade biljetter översändas dagligen till den station, som utlämnat kupongerna resp. biljetterna (vanligen konduktörens hemstation) för att där granskas i avseende å nummerföljd och behandling.

Till kontrollkontoret insändas i början av varje månad de under föregående månad insamlade kupongerna, sorterade och uppdelade i grupperna »resande och hundar», »resgods», »expressgods» och »djur».

*Bokföring och  
redovisning  
av värde-  
kuponger.*

Värdekupongerna införas i en värdekupongjournal. Förekomma flera serier, föres en särskild liggare för varje serie. Värdekupongerna utlämnas till konduktörerna mot kvitto.

Konduktör redovisar till honom utlämnade värdekuponger, fasta biljetter, m. m. å särskilt formulär.

Redovisningen upptager dels ingående, dels kvarvarande begynnelsenummer. Det sistnämnda överföres till den blankett, som vid nästa redovisningstillfälle skall användas.

Felmärkta kuponger antecknas särskilt samt frändragas vid utförandet av kostnaden och bifogas redovisningen såsom verifikationer.

Redovisningen med tillhörande kontanta medel ävensom överblivna värdekuponger och biljetter avlämnas av konduktören efter varje avslutad tjänstgöringstur till redovisningsstationen, som efter verkställd granskning överför nödiga uppgifter till värdekupongjournalen.

Den sistnämnda summeras efter varje månads utgång. Slutsumman skall dels införas i ett upplägg i journalens slut, dels överföras till ett sammandrag. Sammandraget insändes till kontrollkontoret. Värdekupongjournalen avslutas dock endast kvartalsvis och bifogas då redovisningshandlingarna.

*Restitution  
genom värde-  
kuponger.*

Vid återbetalning av för mycket uttagen frakt för resgods, expressgods eller levande djur, skall, då återbetalningen icke sker på grund av reklamtion, den felaktiga värdekupongen i värdekupongjournalen avskrivas såsom »obegagnad». Ny värdekupong till riktigt belopp utlämnas, men klippes icke, utan förses med påskrift: »Uthytte av värdekupong nr ...» Sålunda uthytt kupong, ersättningskupongen och kvittot å återbetalningen biläggas värdekupongjournalen.

*Eftertaxering  
genom värde-  
kupong.*

Vid eftertaxering utlämnas en mot fyllnadsbeloppet svarande värdekupong, vilken påtecknas: »Tillhör kupong nr ...» Sådan kupong biläggas värdekupongjournalen utan att klippas.



Då konduktören mottager resgods och expressgods till befordran, skall han lägga avsändarens viktuppgift till grund för fraktberäkningen, såvida han ej har tillfälle att själv väga godset. I nödfall må vikten uppskattningsvis bestämmas.

*Mottagning  
av föremål  
till beford-  
ring.*

Resgods, som expedierats till obemannad station, måste genast vid tågets ankomst till denna station omhändertagas av mottagaren. Sker ej detta, medtages godset till närmaste bemannade station, varvid fraktberäkning för den salunda ökade transportsträckan äger rum.

För att särskilt utmärka resgods och expressgods från obemannad station använder konduktören nummerlappar.

### Befordring av il- och fraktgods.

Vid såväl bemannade som obemannade stationer expedieras gods direkt till och från såväl lokalbanans som huvudlinjens stationer.

*Stationernas  
expeditions-  
befogenhet.*

Från och till bemannade stationer expedieras godset på samma sätt som å huvudlinjen.

Beträffande försändelser från och till obemannade stationer är följande att särskilt iakttaga.

Mottagning av transportföremål ombesörjes av konduktören under härför bestämda tåguppställ.

*Inlämning av  
gods vid  
obemannad  
station.*

Trafikanterna få själva utföra inlastningen i vagnarna. Konduktörerna skola dock biträda härvid.

Sändningar, för vilka på grund av godsets beskaffenhet eller avsändarens önskan frakten skall betalas vid inlämningsstationen, liksom sändningar, vilka önskas belagda med efterkrav, mottagas icke till befordran, såvida icke avsändaren har fraktkredit eller å moderstationen deponerat erforderliga medel eller platsombud finnes.

I regel behöver icke kolly, vars vikt överstiger 250 kg., mottagas vid obemannad station. Dock får mottagandet av sådant kolli icke vägras, om avsändaren lämnar sådan lastningshjälp, att tågförsening undviks.

Är obemannad station försedd med vagnväg, skall konduktören väga avgående vagn och införa vägningsresultatet i vägboken, vilken, allt efter Betriebsinspektörens föreskrift, antingen medföres å tåget eller förvaras i vägkuren.

Vikten skall av konduktören angivas å fraktsedeln.

På den för vägningsstämpeln avsedda platsen i fraktsedeln skriver konduktören sitt namn.

Om Betriebsinspektionen så förordnat, skall konduktören adressera vagnslaster och pollettera styckegods. För vagnslastsändningar inom lokalbanan är kritpåskrift tillräcklig.

*Utlämning av gods vid obemannad station.*

Utlämning av transportföremål ombesörjes av konduktörerna under härför bestämda tåguppställ. Trafikanterna få själva lossa godset ur järnvägs-vagnarna. Konduktörerna biträda vid lossning av stycke-gods.

*Ytterligare behandling av transport-föremål.*

I regel kvarhålls i och för bokföring

- a) sändning från obemannad station på nästföljande bemannade station.
- b) sändning till obemannad station på närmast framför belägna bemannade station.

Station, där sändning från obemannad station för sådant ändamål kvarhålls, är jämväl skyldig att pollettera sändningen, om denna utgöres av stycke-gods, och att adressera densamma, om den utgöres av vagnslast. Dock kunna dessa uppdrag i vissa fall påläggas konduktörerna.

Station, där sändning till obemannad station kvarhålls, har att i fråga om vagnslastsändning jämväl borttaga adresskort och eventuella kritpåskrifter samt att i stället med krita å vagnen tydligt angiva mottagningsstationen och mottagarens namn.

Är station, där sändning kvarhålls, ej bokföringsstation för den ifråga-varande obemannade stationen, skall förstnämnda station omedelbart över-sända alla sändningen rörande handlingar till bokföringsstationen. Innan detta sker skall stationen dock

- a) kontrollera, att godset och handlingarna överensstämma och äro utan anmärkning,
- b) ifråga om avgående sändning fastställa vikten, såvida detta ej redan skett genom konduktörens försorg,
- c) väga ankommen sändning, då detta är begärt å fraktsedeln.

Då gods kvarhålls i och för bokföring, antecknas å fraktsedeln »Kvarhållt i . . . . .»

Efter verkställd bokföring skola godshandlingarna (ifråga om ankommet gods även överlämningslistan — se nedan —) återsändas till den station, där sändningen blivit kvartagen.

Sistnämnda station vidare-sänder därefter avgående sändning jämte tillhörande handlingar och överlämnar ankommen sändning jämte fraktsedel och överlämningslista mot kvitto till konduktören å därför bestämt tåg.

Sändningens kvarhållande kan undvikas:

- a) när behandlingen å bokföringsstationen kan ske under tågets uppställ å denna station,
- b) när, ifråga om ankommande sändning, mottagare eller platsombud alltid är närvarande vid de tåg, med vilka gods kan anlända, dock endast under förutsättning, att fraktkredit åtnjutes,
- c) när vagnslastsändning är ställd till ett sidospår.

Är så behövt, kan Betriebsinspektionen föreskriva, att vagnslast-gods skall vidare-sändas till obemannad station, först sedan mottagaren utlöst det-

samma. I detta fall inräknas den tid, under vilken vagnen uppehållits å den kvarhållande stationen, i lossningsfristen.

Vagnslastsändning från obemannad station till annan sådan station kvarhållas på avgångsstationen, om bemannad station icke finnes i godsets befordringsväg, tills vagnen blivit bokförd både såsom avsänd och mottagen. Skall i sådant fall bokföring ske på två ställen, måste den station, där sändningen skall bokföras såsom avsänd, översända fraktsedeln till den station, vilken skall bokföra densamma såsom mottagen. Sistnämnda station skall därefter, sedan mottagaren blivit i vederbörlig ordning underrättad, i och för överlämning till konduktören översända fraktsedeln jämte överlämningslistan till den bemannade station, som i transportriktningen ligger närmast framför avsändningsstationen.

Är obemannad station utrustad med egna tariffsatser, skall vederbörande bokföringsstation föra särskilda avgående och ankommande godsböcker samt upprätta särskilda redovisningar för stationen ifråga.

Då obemannad station icke har egna tariffsatser, införes gods från dylik station i bokföringsstationens egna godsböcker. Frakten för befordran mellan den obemannade stationen och närmaste bemannade station i godsets transportväg utgår i sådant fall efter för varje särskild plats givna föreskrifter. Beräknas därvid endast tilläggsfrakt, skall denna upptagas i fraktsedeln och uttagas samtidigt med övriga avgifter samt införas i »Uppgift å till sidospår utförda vagnar».

Såsom redan förut antytts, underrättas mottagare av sändning till obemannad station om tiden för sändningens ankomst till denna station genom vederbörande bokföringsstation. *Underrättelse om ankomsten av transportföremål.*

Särskild underrättelse lämnas dock icke:

- a) när mottagaren alltid är närvarande vid tågen och har undanbett sig särskild underrättelse,
- b) ifråga om vagnslastsändningar till sidospår,
- c) i händelse sändningen skall överlämnas till platsombud.

Vid val av tåg för godsets vidareändande skall bokföringsstället taga hänsyn till, att möjlighet lämnas mottagaren att infinna sig vid det avsedda tåget. Då underrättelsen om sändningens ankomst sändes pr post, skall hänsyn även tagas till postlägenheterna. *Översändande av transportföremål till obemannad station.*

Å fraktsedelns övre kant antecknas dag och tåg, när sändning bör vidareändas till obemannad station. Sändningen uppföres å en överlämningslista (Überweisungskarte).

Denna lista utskrivs efter blåkopieringssystem. Kopieringen överlämnas till konduktören samtidigt med fraktsedeln och vederbörande sändning. Kvitto tages å originalskriften, som stannar å bokföringsstationen och tjänar såsom kassaverifikation intill dess, att konduktören redovisat å sändningen vilande kostnader.

Har mottagaren fraktkredit, införes å överlämningslistan ordet »fraktkredit».

Bokföringsstation har skyldighet övervaka, att till konduktören utlämnade överlämningshandlingar återkomma. Dessa handlingar skola jämte original-listan förvaras två år.

Konduktören utlämnar godset mot det att på sändningen vilande kostnader erläggas och den av bokföringsstationen utfärdade brevkortsnotisen återlämnas kvitterad.

Om den person, som skall avhämta godset, icke medför brevkortsnotisen, får godset utlämnas, endast om denne person förmår styrka sin rätt eller är känd av konduktören. I sådant fall skall erkännande angående mottagandet tecknas å överlämningslistan. Avlämnas brevkortsnotisen, skall anteckning härom göras i överlämningslistans kvittenskolumn, varefter brevkortet vidfästes nämnda lista.

Överlämningslistan skall jämte de inkasserade beloppen av konduktören mot kvitto överlämnas till den bokföringsstation, som utfärdat listan.

*Hinder för  
utlämning av  
transport-  
föremål.*

- a) Vägrar mottagaren utlösa en sändning, eller
  - b) är mottagaren icke närvarande vid godsets ankomst, eller
  - c) kan lossning av godset icke verkställas,
- förfares på följande sätt.

*Styckegodssändning* överlämnas jämte fraktsedeln till närmaste bemannade station, vilken då har

att å fraktsedeln upptaga frakten för vidarebefordringen från den obemannade stationen och att ombesörja, att frakttillägget bliver bokfört å såväl avsändnings- som mottagningsstationen,

att i fallet a) anmäla sändningen som obeställbar,

att i fallet b) underrätta mottagaren ännu en gång om sändningens ankomst och meddela, var godset vid tillfället finnes, samt att inhämta föreskrift, huruvida godset återigen skall utsändas till den obemannade stationen, i vilket fall även returfrakt påföres.

I fallet c) skall konduktören underrätta mottagaren, om denne finnes tillstådes, att godset får avhämtas vid den bemannade stationen, dit detsamma medtages, samt å fraktsedeln göra anteckning om förhållandet.

Är den station, dit godset vidarebefordras, icke bokföringsstation för den obemannade stationen, skall den förra göra anteckning om mottagandet i överlämningslistan och lämna konduktören det i listan angivna lösenbeloppet. Det senare är då att betrakta som fraktförskott.

*Vagnslastsändning* kvarlämnas alltid vid den obemannade stationen. Om mottagaren icke är närvarande vid vagnens ankomst, skall konduktören med krita anteckna på vagnen »frakt mottages vid tåg . . . den . . . kl. . . .». Konduktören å det sålunda angivna tåget medför därefter fraktsedeln och överlämningslistan ånyo till den ifrågavarande stationen. Är mottagaren

icke heller nu tillstådes, anmärkes detta förhållande i överlämningslistan, vilken därpå jämte fraktsedeln medtages och återlämnas till vederbörande bokföringsstation. Denna skall då underrätta mottagaren om förhållandet, meddela honom vagnspenningbeloppet, huru länge vagnen får kvarstå samt var frakten kan betalas. Om så visar sig nödigt, anmäles sändningen obeställbar.

Är mottagaren tillstådes vid tågets ankomst, men vägrar omhändertaga sändningen, skall konduktören låta honom göra anteckning härom i fraktsedeln. Vill han icke göra denna anteckning, skall konduktören själv utföra densamma och bestyrka den med sin namnunderskrift.

### Vagntjänst.

Vid bemannade stationer skötes vagntjänsten på samma sätt som å huvudlinjen.

Beträffande vagntjänsten å obemannade stationer gälla följande särskilda föreskrifter.

För lastning av gods vid obemannad station behövlig vagn rekvireras hos vederbörande bokföringsstation, som i sin vagnrapport skall särskilt angiva den station, för vilken vagnen är avsedd.

*Vagnbeställning m. m.*

Sålunda beställd vagn sändes direkt till vederbörande lastningsstation, vars namn medelst krita antecknas å vagnen. Genom bokföringsstationens åtgörande antecknas därjämte trafikantens namn medelst krita å vagnen.

Bokföringsstationen underrättas av anslutningsstationen eller, om vagnen är beordrad från en station inom samma lokalbana, av denna, eventuellt dennas bokföringsstation, när vagnen beräknas avgå från anslutningsstationen resp. avsändningsstation å lokalbanan, varom bokföringsstationen genast underrättar vagnbeställaren.

Vederbörande bokföringsstation för i regel vagnkontrollbok för obemannad station. Härför erforderliga uppgifter å tiderna för vagnarnas ställande till vederbörandes disposition samt lastnings- och lossningstiderna erhållas genom konduktörspersonalen.

*Vagnkontrollbok.*

Om en och samma bokföringsstation ombesörjer vagnfördelningsarbetet för samtliga obemannade stationer vid lokalbanan, kan förändret av vagnkontrollböckerna för dessa stationer av Betriebsinspektionen överlåtas på konduktörspersonalen. I sådant fall upptages vagntillgången vid ifrågakvarande stationer av konduktören på ett av Betriebsinspektionen bestämt tag och meddelas bokföringsstationen.

### Kassa-, bokförings- och redovisningsförhållanden.

För varje *obemannad* station med egna tariffer upprättar vederbörande bokföringsstation såsom förut nämnts särskild redovisning.

De bemannade *osjälvständiga* stationerna avgiva redovisning å särskilt formulär.

Remiss insändes dagligen med visst tåg till moderstationen. Remissen skall därvid vara inlagd i låst låda, som mot kvitto överlämnas till konduktören.

Till moderstation insändes dagligen:

- a) trafiksammandrag,
- b) specifikation över mottagna och avsända levande djur, lik, åkdon och gods,
- c) uppgifter å inkomster och utgifter för med lösen belagda tryckalster (utom från agentstation),
- d) biljettjournalen,
- e) resgodsjournalen,
- f) journalen för avgående expressgods,
- g) uppgift å sådant ankommet gods med avgift »att betala», för vilket fraktkredit finnes,
- h) uppgift å avsänt »betalt» gods, för vilket fraktkredit finnes, samt, då så särskilt anbefallts,
- i) uppgift å växlingsavgifter,
- k) förteckning å ankomna och avsända fraktsedlar,
- l) uppgift å efter remissavslutningen inkomna fraktsedlar, ävensom
- m) följande hjälpböcker, nämligen:

Uppgift å militärtransporter,

Fraktkreditjournal,

Journal över vagnspenningar.

Moderstation åligger i avseende å underlydande *osjälvständig* station att

1. kontrollera trafiksammandraget samt de översända hjälpböckerna och göra erforderliga rättelser,
2. föra kassabok, (dylik bok skall även föras för obemannad station, som har egna tariffsatser),
3. i särskild kassajournal bokföra inkomster och utgifter,
4. föra hjälpböcker, då detta icke åligger den underlydande stationen själv,
5. förmedla efterkravs utbetalande och vid behov försträcka medel härför.

För *osjälvständig station* skall, såsom förut påpekats, redovisning upprättas av moderstationen, som skall föra särskilda liggare för varje underställd sådan station. Dock ålägges understundom *osjälvständig station* att själv upprätta sin månadsredovisning, om denna station anses vara i stånd härtill.

Ävenså kan en *självständig station* åläggas redovisa till en annan station (Abrechnungsstation), varvid remiss jämte trafiksammandrag dagligen insändes till nyssnämnda station. I stort sett behandlas i sådant fall den underställda stationen i redovisnings- och kassahänseende som *självständig station*.

Den station, till vilken redovisning i sådant fall sker, skall:

- a) införa remissen från och utlägg för nyssnämnda självständiga stationer i en särskild kassabok,
- b) införa summan av inkomster och utlägg för samma stationer i egen kassabok under rubriken »Övriga inkomster» resp. »Övriga utgifter»,
- c) vid månadsslutet kontrollera, att inlupna remisser från ifrågavarande stationer överensstämmer med redovisningarna,
- d) upprätta och avsluta fullständig redovisning för samma stationer samt insända denna till kontrollkontoret.