

PREUSSEN.

Inledning.

Lokalbanorna i Preussen tillhöra dels staten dels provinserna eller enskilda bolag. Statsbanorna tillhöriga lokalbanor äro normalspåriga. Privata lokalbanor äro däremot i allmänhet smalspåriga. Enär trafikförhållandena inom de båda kategorierna av banor äro varandra fullkomligt olika, behandlas desamma i det följande i regel var för sig.

Kommittén vill genast från början förutskicka, att utbytet från kommitténs besök i Preussen varit relativt ringa, jämfört med resultatet från de övriga länderna. Detta har delvis berott därpå, att Preussen blev det land, som kommittén sist besökte.

I Preussen har kommittén besökt dels statens lokalbanelinje Wurow-Plathe, dels den privata järnvägen Greifenhagenener Kreisbalne, en s. k. »Kleinbahn».

Statens lokalbanor.

Anordnande, utrustning m. m.

Anläggningen visar i jämförelse med huvudlinjen givetvis en hel del enklare förhållanden. Särskilt anmärkningsvärt är emellertid endast det, att huvudsignaler saknas vid stationerna. Dock äro sådana signaler alltid uppsatta dels vid permanenta tågmötesstationer, dels vid andra stationer, där tågmöten ofta förekomma. I Preussen anses, även om tåghastigheten icke är högre än 30 eller 40 km. i timmen, säkerheten vid tågmöten icke bebyggad å stationer, där huvudsignaler saknas, med mindre än att en man utsändes å linjen mot det tåg, som skall sist insläppas å stationen, för att därstädes anbringa stoppsignal medelst signaltavla eller signallykta och sålunda skydda stationen från den sidan, intill dess att det först ankommande möteståget vederbörligen inkommit och stannat å stationen. Så sker också alltid vid tillfälliga mötesstationer. Detta omständliga förfaringsätt medför emellertid, att minst två man måste samtidigt tjänstgöra å station, där tågmöte skall äga rum, så vida icke huvudsignaler finnas. I och för inbesparing av personal anordnas därför huvudsignalinrättningar så beskaffade, att de kunna manövreras från stationshuset av en man.

I regel användes telegraf även vid lokalbanorna.

Organisation.

I avseende på organisationen förekommer icke någon skillnad mellan lokalbanorna' och huvudbanorna. Lokalbanorna äro underställda samma direktion och inspektioner, som angränsande huvudbanor. Något mera intimt samarbete mellan personal, tillhörande olika arbetsområden, förekommer icke heller.

Organisationen i allmänhet.

Santliga stationer äro bemannade med fast anställd personal, vilken dock är av relativt låg tjänstegrad. Icke sällan förekommer, att lokalbanestation är bemannad med två man.

Stationernas bemanning.

Agentstationer förekomma icke, ehuru fördelen av en dylik anordning erkändes.

Lastplatserna å linjen äro obebakade och lyda under någon av de närbelägna stationerna. Sälunda överordnad station erhåller nödiga upplysningar om fortgången av vagnars lastning och lossning vid vederbörande lastplats genom den inspekterande banvakten, vilken även är skyldig tillse ordningen å lastplatsen.

Skötsel av lastplats å linjen.

Vagnars av- och tillkoppling samt vagnsväxling verkställas av tågchefhavaren å visst bestämt tåg.

Växlarna läsas med kontrollås. Nycklarna till dessa läs förvaras å närmast belägna stationer å ömse sidor om lastplatsen.

Drifttjänst.

Närmaste stationer å ömse sidor om lastplats äro skyldiga att, då »klart» för ett tåg frågas, uppgiva antalet växelnnycklar, tillhörande lastplatsen, som finnas å vardera stationen, på det att kontroll skall erhållas däröver, att nyckel icke blivit kvarlämnad vid lastplatsen eller behållits av tågchefhavaren. Meddelandet införes av båda stationerna i tågtidjournalen. Skulle nyckel saknas, får tåg icke avsändas med mindre än, att särskild skriftlig underrättelse om förhållandet utfärdats till tågpersonalen.

Kontroll över växelnnycklar tillhörande lastplats.

Å stationerna anbringas å lämpliga ställen särskilda anslagstavlor, å vilka tillfälliga tåganordningar m. m., såsom extratågs gång, vagnuttågning å linjen o. d. antecknas på ett för personalen i ögonen fallande sätt.

Anslag angående tillfälliga tåganordningar m. m.

Transport- och expeditionstjänst.

Nagon inskränkning i avseende på person- och godsbefordran förekommer icke, utan äro alla stationer självständiga och sker bokföringen på samma sätt som å huvudlinjen.

Person- och godsbefordran.

Privata lokalbanor.

Allmän redogörelse.

Vid de privata lokalbanorna i Preussen, gemenligen kallade »Kleinbahnen», bortfaller mycket av det omständliga tillvägagångssätt, som förekommer vid trafikeringen av Statens lokalbanor. Sättet för trafikeringen av förstnämnda banor närmar sig i stort sett trafikeringssättet av Badens lokalbanor.

Redan i det Preussiska »Kleinbahnen», vilket uttryck icke förekommer i t. ex. Bayern, ligger ett erkännande av, att dylika banor betraktas helt annorlunda än järnvägar i allmänhet.

Dylika »Kleinbahnen» äro också av ännu mera rent lokal betydelse och primitiv natur än lokalbanorna i de övriga tyska länderna.

Anordnande och drift.

Kommittén har funnit, att de privata lokalbanorna i Preussen icke kunna framvisa något allmängiltigt av särskilt intresse varken i fråga om anordnandet eller beträffande driften, som icke förut iakttagits i de övriga besökta länderna.

Organisation.

Organisationen i allmänhet.

Vad organisationen beträffar stå ofta »Kleinbahnen» i Preussen, var i sin provins,^a under en gemensam förvaltning, en avdelning av provinsstyrelsen, vilket torde bero därpå, att banorna ofta nog byggts av provinsens allmänna medel. Sålunda stå i Pommern icke mindre än 17 privatbanor under provinsstyrelsens ledning.

Kostnaden för den gemensamma förvaltningen uppdelas på banorna i förhållande till deras trafikinkomster.

Den omedelbara ledningen av var och en av ifrågavarande banor utövas av en banförvaltare, vanligen en duglig stationstjänsteman, vilken är chef för hela den vid banan anställda personalen.

Stationernas bemanning m. m.

Stationerna äro antingen bemannade med fast anställd personal, eller ock obemannade, i vilket sistnämnda fall tågbefälhavaren (konduktören) ombesörjer expedieringen av resande och gods vid vederbörande station.

Banagenter förekomma i regel icke.

Transport- och expeditionstjänst.

Stationernas expeditionsbefogenhet.

Direkt expediering av resande och gods m. m. till eller från stationer utom egen bana sker i regel icke. Undantag göres för resande till eller från närlägen större station.

Angående expediering av gods från, till eller via statsbanan gäller emellertid, att direkt ställd fraktsedel mottages, men skall densamma för sändning *till* privatbanan angiva föreningsstationen såsom mottagningsstation. Å sådan fraktsedel antecknas slutliga bestämmelsestationen genom påskrift »f. v. b. till», varjämte föreningsstationen anbringar sin stationsstämpel å den för mottagningsstationens namn bestämda platsen å fraktsedeln. För gods *från* privatbanan anbringar inlämningsstationen sin stämpel å fraktsedelns baksida, under det att föreningsstationen sätter sin stämpel å den för avsändningsstationen bestämda platsen.

Alla sändningar såväl inom egen bana som till och från främmande bana skola uppföras å särskilda slags godslistor. Tre slag av sådana listor finnas nämligen: »Versandsüberweisungskarte», »Empfangsüberweisungskarte» och »Frachtkarte».

Å »Versandsüberweisungskarte» skola alla sändningar från egen till främmande bana uppföras. Listan upplägges av tågets utgångsstation, som påför egna sändningar, varefter tågbefälhavaren tillför sändningar, som tillkomma vid mellanstationerna.

För sändningar från obemannad station skall tågbefälhavaren uträkna och ifylla fraktbeloppen. Lista, gods och fraktsedlar överlämnas till föreningsstationen, som har att verkställa vägning av sändningar, vilkas vikt ej vid inlämningen blivit fastställd.

Å »Empfangsüberweisungskarte», som upprättas av föreningsstation med annan bana, skola uppföras alla försändelser från främmande banor till egen banas stationer. Tågbefälhavaren lämnar kvitto å mottagna sådana sändningar och fraktsedlar.

Vid bemannade stationer avlämnas gods och fraktsedlar till stationsföreståndaren, vid de obemannade inlägger tågbefälhavaren godset i magasinet. Om flera tågbefälhavare turvis medfölja tåg å en och samma linje, inläggas jämväl fraktsedlarna i magasinet. För utbekommande av godset får emottagaren anmäla sig hos tågbefälhavaren å något av de tåg, som stannar vid platsen ifråga. I vissa fall utlämnas gods jämväl av banvakt vid förrättande av inspektion, vilken i så fall utföres å bestämda tider.

Listan skall av tågbefälhavaren sedermera överlämnas till banförvaltaren i och för kontroll.

»Frachtkarte» upplägges av tågbefälhavaren för en hel dags turer. Å densamma skall tågbefälhavaren uppföra gods från mellanstationer till stationer inom egen bana samt därvid uträkna och ifylla fraktbeloppen för sändningar som inkomma vid obemannad station. Även denna lista skall överlämnas till banförvaltaren.

Genom användandet av »Versandsüberweisungs-» och »Empfangsüberweisungskarte» erhålles kontroll över fraktdebiteringen och bokföringen av sändningar till och från andra banor. Alla sådana sändningar bokföras

nämligen å föreningsstationen, och åligger det därvid denna att tillse, att samtliga sändningar blivit å nämnda listor vederbörligen uppförda. Banförvaltaren skall sedermera granska samma listor för att konstatera att frakt debiterats samt att denna riktigt beräknats.

I lokaltrafik erhålles som vanligt kontroll genom stationernas bokföringsåtgärder, såvida åtminstone en av dem är bemannad, men för sändningar mellan obemannade stationer, då konduktören sköter hela bokföringen endast genom förenämnda »Frachtkarte», är kontrollen otillräcklig.