

ÖSTERRIKE.

Inledning.

I Österrike finnes ett stort antal lokalbanor, vilka i regel äro anlagda dels av vederbörande provinser, dels av enskilda personer eller särskilda sammanlutningar. Oftast äro dessa lokalbanor underställda och trafikerade av huvudbanor, i övervägande antalet fall av statsbanorna och Österrikiska sydbanorna.

Kommittén har endast besökt sådana lokalbanor, som trafikerats av antingen statsbanorna eller Sydbanorna, nämligen järnvägarna Krems a. d. Donau-Mathhausen, vilken står under statsbaneledning, samt Brunneck—Sand och Kapfenberg—Au-Seebiesen, vilka trafikeras av Sydbanorna. Enligt vad kommittén kunnat finna, äro grunddragen för trafikeringen av lokalbanorna i huvudsak desamma, vare sig det är fråga om sådana, vilka trafikeras av statsbanorna, eller sådana, vilka stå under Sydbanornas ledning.

Även ifråga om Österrike beröras i denna redogörelse endast sådana förhållanden, som skilja sig från förhållandena vid förut beskrivna lokalbanor, eller som syntts kommittén vara av särskilt intresse.

Anordnande och utrustning.

Allmän redogörelse.

I avseende å anläggningen skilja sig de Österrikiska lokalbanorna endast oväsentligt från Bayerns och Badens lokalbanor och sakna sålunda i regel stängsel, vägbommar och fasta signaler, varjämte telegrafan ersatts med telefon.

Signaler å infartsvägar.

Infartsväxel vid station är försedd med signalskärm, som angiver växelns läge. Vid mörker utbytes denna skärm mot signallykta, då tågmöte skall äga rum.

Organisation.

Ledningen.

I avseende å organisationen av ledningen förefinnes en väsentlig olikhet mellan de statsbanorna underställda och de av Sydbanorna trafikerade lokalbanorna.

Förstnämnda lokalbanor äro inordnade under statsbanedirektionerna så, att lokalbanor av mindre betydelse äro underställda linjebefälet vid angränsande huvudbanor, och att lokalbana av större längd eller med mera omfattande trafik star under en särskild banförvaltare, vilken i sin ordning lyder direkt under en inom vederbörande direktion inrättad särskild avdelning, som handlägger ärenden rörande lokalbanor.

I spetsen för lokalbana, som trafikeras av Sydbanorna, står likaledes en särskild banförvaltare. Denne lyder emellertid icke under något av Sydbanornas »Zentralinspektorat» — myndigheter, som kunna likställas med statsbanornas direktioner — utan direkt under en vid huvuddirektionen i Wien inrättad lokalbanebyrå.

Sistnämnda byrå, vars personal utgöres av endast ett fåtal personer, och vars nuvarande chef icke är tekniskt bildad, vilket däremot är förhållandet med hans närmaste man, har till uppgift att inspektera lokalbanorna, verkställa ekonomiska utredningar för de olika bandelarna samt över huvud taget på allt sätt verka för lokalbanornas främjande.

I fråga om Sydbanorna kan banförvaltaren (»der Betriebsleiter») allt efter omständigheterna vara antingen stationsföreståndare vid föreningsstationen med sydbanans huvudlinje, eller vid en huvud- eller ändstation å lokalbanan eller ock blott och bart banförvaltare.

*Banförvalta-
ren.*

Banförvaltarens kvalifikationer och åligganden sammanfalla helt och hållet med vad som meddelats rörande förhållandena i Baden.

Så långt möjligt är hjälper man sig vid lokalbanorna fram med agenter eller tillfälliga arbetare. Den stadigvarande personal, som det oaktat måste anställas för lokomotiv- och tåg tjänst, rekryteras i regel med arbetare, som äro utbildade i ett eller annat yrke. Järnvägen tillgodögor sig, å tider då denna personal ej är behörlig för verklig trafiktjänst, densanmas yrkeskicklighet för utförande av reparations- o. d. arbeten.

*Personalens
rekrytering
och tjänste-
ställning.*

Den vid de av statsbanorna trafikerade lokalbanorna anställda personalen tillhör statsbanorna.

Utav den vid de av Sydbanorna trafikerade lokalbanorna anställda personalen är endast banförvaltaren tjänsteman vid den förvaltande banan. Övrig personal är däremot anställd vid vederbörande lokalbana, men antages och entledigas även denna personal av huvuddirektionen för Sydbanorna, vilken direktion även har att sörja för sistnämnda personals pensionering. Den fast anställda personalen tillhör i regel de lägsta tjänstemannagrupperna.

Utom de åligganden, som i vanliga fall tillkomma lokomotivpersonalen, har denna att vid lokalbana verkställa nödiga mindre reparationer å lokomotiv och vagnar samt att, då så ske kan, å reparationsverkstaden förfärdiga inventarier, som erfordras för vederbörande lokalbana.

*Lokomotiv-
personalens
åligganden.*

*Konduktörs-
och bromsare-
personalens
åligganden.*

Konduktörs- och bromsarepersonalen har att förutom den vanliga tåg-tjänsten utföra växlingstjänst å mellanstationerna och delvis även å slutstationerna, att utföra in- och urlastning av gods samt att ombesörja renhållningen av personvagnarna.

Då konduktörstjänsten endast är ett tillfälligt uppdrag, som fullgöres av stationspersonal, faller det av sig själv, att sådan personal, när den icke tages i anspråk för tågtjänstgöring, är skyldig att å hemstationen utföra allehanda erforderliga stationsgörömmål.

*Banmästares
åligganden.*

Banmästare åligger att närmast under banförvaltaren ansvara för, att banans under- och överbyggnad samt husbyggnader och andra anläggningar hållas i fullgott stånd.

Banmästaren skall dessutom dels utföra inspektion av banan, dels, så långt tiden medgiver, personligen närvara vid pågående arbeten för att leda dessa.

Banmästaren skall vidare avgiva kortfattade skriftliga rapporter till banförvaltaren över alla sina göranden och låtanden samt för varje dag muntligen rådöra med den sistnämnde.

*Banagens
åligganden.*

Banagenternas åligganden sammanfalla i huvudsak med de alliganden, som tillkomma banagent i Bayern och Baden.

Drifttjänst.

*Banans
bevakning.*

I allmänhet förrättas den dagliga baninspektionen av banmästaren, men är banan av större utsträckning kan banmästaren befrias från nämnda uppdrag, vilket i sådant fall pålägges en eller flera s. k. »Streckenbegeher». Sådän person utgöres av en daglönare, vilken allt efter omständigheterna är anställd antingen såsom banarbetare eller såsom stationsarbetare. Då banmästaren är befriad från utförandet av nyssnämnda inspektion, har han att periodvis företaga dylika inspektioner, och skall han då minst en gång i månaden till fots tillryggalägga den honom anvisade bansträckan. Baninspektion, som verkställas av »Streckenbegeher» utföres alltid till fots.

*Växlarnas
lägen och
handhavande.*

För varje växel finnes en grundställning fastställd, och skall denna vara bekantgjord för såväl stations- som lokomotiv- och övrig personal.

Obevakade växlar å linjen måste alltid, samt växlar i huvudspår å station, då så synes nödvändigt, vara *tillförlitligt låsta*. En växel anses vara *tillförlitligt låst*, när den anliggande växeltungan fasthålls vid huvudrälen medelst ett vid den senare anbragt växellås med gripklo, och vars nyckel kan tagas ur låset, endast när växeln är låst i grundställningen.

Å station, som förestås av fast anställd tjänsteman eller banagent, förvaras växel- och spärrbomsnycklarna av denne, och får växling eller växelomläggning icke försiggå utan denne persons särskilda medgivande.

Nycklar till växlarna å obemannad station eller lastplats medföras av tagbefälhavaren. Dessa nycklar förvaras i regel å tågets utgångsstation och

utlämnas vid behov. Vid en och annan bana är dock den station, under vilken den obemannade stationen närmast lyder, betrodld att handhava ifrågavarande nycklar.

Låsen till växlar och spärrbommar a obemannad station äro alltid så kombinerade med varandra, att nyckeln till låset vid spärrbom är fastlåst i vederbörande växellås så, att den kan frigöras från detta lås, först sedan växellåset blivit öppnat. Spärrbommen måste i sin tur vara lagd över spåret och låst, innan nyckeln till dess lås kan frigöras därifrån, och kan icke heller låsning av växellåset äga rum, förrän nyckeln till spärrbomslåset åter blivit insatt i detsamma.

Station, där fast signalinrättning är anordnad, skall under växling, varigenom tågs in-, ut- eller genomfart kan hindras, skyddas genom denna signalinrättning.

Växling.

Växling på infartsspåret får i regel icke pågå längre ut mot linjen än till en markérpåle, som vid stationer med infartssignal är uppställd 50 meter innanför denna signal. Skulle växling utanför nämnda gräns påfordras, får sådan äga rum, endast för så vitt att något i riktning mot stationen gående tåg icke befinner sig å närmaste stationssträcka, och att grannstationen blivit förstärkt att icke avsända tåg i riktning mot stationen, förrän meddelande lämnats, att växlingen utanför ifrågavarande gräns blivit avslutad.

I detta sammanhang bör framhållas, att infartssignal, där sådan finnes, i Österrike uppställs betydligt längre ut åt linjen än vad som vid svenska statsbanorna brukar vara fallet.

Om infartssignaler icke finnas, skola stoppsignaler medelst handsignalmedel anordnas vid station, där växlingen ej är avslutad 10 minuter före tågs väntade ankomst. Växling senare än 10 minuter före tågs väntade ankomst får endast företagas, då utsikten från stationen mot linjen är fri. Senare än 5 min. före tågs väntade ankomst, får växling mot ankommande tåg icke pågå, och skall vid beräkningen av nyssnämnda tid tågets kortaste gangtid tagas i betraktande.

I tåg, som icke är försett med genomgående bromsinrättning, skall den sista vagnen utgöras av en bemannad bromsvagn. Å denna vagn (»Signalvagn») skola föreskrivna signaler medföras.

Tågbildning.

Undantagsvis är tillåtet, utom ifråga om tåg, som medföra explosiva varor, att efter »signalvagnen» tillkoppla högst 4 vagnar utan bemannad broms å sträcka med lutning ej överstigande 10 ‰ samt högst 2 vagnar utan bemannad broms å sträcka med lutning överstigande 10 ‰.

Skyddsvagn¹ eller skyddsavdelning erfordras endast då tåget uppnår en viss största hastighet, olika för olika banor och användes endast undantagsvis a lokalbanor.

Största tillåtna antalet vagnsaxlar i tåg bestämmes särskilt för varje linje.

Största antalet vagnsaxlar i tåg.

*Tågets broms-
bemanning.*

I persontåg och blandade tåg, vars hastighet överstiger 30 km. i timmen måste lokomotivet samt resgods- och personvagnarna vara försedda med genomgående bromsinrättning.

I varje tåg måste, förutom bromsen å lokomotivet och tendern, så många bromsar vara bemannade eller, beträffande genomgående bromsinrättning, kunna sättas i verksambhet, att genom dem minst den procent av vagnarnas sammanlagda bruttovikt, som angives i efterstående bromstabeller A och B, kan uttagas som bromskraft. Särskilt får framhållas, att vid bestämmandet av tågens bromsbemanning i Österrike icke räknas med vagnsaxlar utan med tågvikt.

Bromstabeller.

A. Vid användning av handbroms.

B. Vid användning av genomgående bromsinrättning.

Vid en lutning av %.	Bromsprocent vid en tåghastighet av					
	15	20	25	30	35	40
	km. i timmen.					
0	6	6	6	8	13	18
1	6	6	6	9	14	20
2	6	6	6	10	15	21
3	6	6	7	11	16	23
4	6	6	8	13	18	24
5	6	6	10	14	19	26
6	6	7	11	15	20	27
7	6	8	12	16	22	29
8	6	9	13	17	23	30
10	8	11	15	20	26	33
12	9	13	17	22	28	—
14	11	15	19	24	31	—
16	13	16	21	27	34	—
18	14	18	23	29	—	—
20	16	20	25	32	—	—
22	18	22	27	34	—	—
25	20	25	31	38	—	—
30	24	29	36	43	—	—
35	28	34	41	—	—	—
40	32	39	—	—	—	—

Vid en lutning av %.	Bromsprocent vid en tåghastighet av					
	15	20	25	30	35	40
	km. i timmen.					
0	6	6	6	7	11	16
1	6	6	6	8	12	18
2	6	6	6	9	13	19
3	6	6	7	10	14	20
4	6	6	8	11	15	21
5	6	6	8	11	16	22
6	6	7	9	12	17	23
7	6	8	10	13	18	24
8	6	8	11	14	19	24
10	7	9	12	15	20	26
12	8	11	14	17	22	—
14	9	12	15	19	24	—
16	10	13	16	20	26	—
18	11	14	18	22	—	—
20	12	15	19	23	—	—
22	14	17	21	25	—	—
25	15	18	22	27	—	—
30	18	22	26	31	—	—
35	21	25	—	—	—	—
40	24	28	—	—	—	—

Med tåghastighet förstås i ovanstående tabeller den största hastighet tåget får ha å den bandel, varå detsamma framgår.

Den i tabellerna angivna bromsprocenten är beräknad för en längsta bromsväg av 400 meter.

Vid bromskraftens uträknande behöver hänsyn icke tagas till överskott i tågtyngden av intill 3,000 kg.

Å tåg med genomgående bromsinrättning måste minst så många handbromsar finnas och så stor tågpersonal medfölja, att handbromsar vid behov kunna bemannas enligt bromstabell A vid 15 km. hastighet pr timme, och skall tåghastigheten vid sådan bromsning nedsättas i motsvarande grad.

Om i tåg med genomgående bromsinrättning och en största hastighet av 30 km. pr timme vagnar utan sådan bromsinrättning tillkopplas efter de genomgångsbromsade vagnarna, skall bromsprocenten för tåget i sin helhet bestämmas enligt tabell A, och skall såsom bromsvikt räknas sammanlagda vikten av de bromsade vagnarna i tåget, oavsett om dessa bromsas för hand eller medelst genomgående bromsinrättning.

I tåg, vars största tillåtna hastighet överstiger 30 km. i timmen, är det tillåtet att koppla vagnar utan genomgående bromsinrättning efter de med sådan bromsinrättning utrustade vagnarna endast då bromskraften å den genomgångsbromsade tågdelen är tillräcklig för tåget i sin helhet.

Överstiger antalet tillkopplade vagnar utan genomgående bromsinrättning förenämnda gräns, måste hastigheten nedsättas, så att denna gräns icke överskrides.

Uppgår vikten å den icke genomgångsbromsade delen av ett tåg till mer än $\frac{1}{4}$ av tågets sammanlagda vikt, skall tågpersonalen i första rummet färdas å de icke genomgångsbromsade vagnarna.

Bemannade bromsvagnar skola så vitt möjligt vara jämnt fördelade i tåget eller, om detta icke låter sig göra, till övervägande antal finnas i tågets sista del.

Tjänsteman, som i Österrike utför de uppdrag, vilka enligt vad som förut *Zugexpedient.* meddelats i Bayern tillkomna »Fahrdienstleiter», benämnas »Zugexpedient».

Å station, hållplats eller lastplats, där särskild »Zugexpedient» icke finnes, utför tågbefälhavaren de nämnda tjänsteman tillkommande åligganden. Å agentstation har dock banagenten att verkställa växelinspektionen.

Då tåg närmar sig station, som icke är utrustad med infartssignal, eller, om sådan finnes men ej är mekaniskt förbunden med infartsväxeln, är lokomotivpersonalen (å tåg, som skjutes, den tjänsteman, som färdas å främsta vagnen) skyldig att aktgiva på växlarnas lägen och i erforderliga fall stoppa tåget.

Tågs in- och utfart samt upphåll å station.

Likaså är vid tågs avgång från station lokomotivpersonalen (å tåg, som

skjutes, tjänstemannen å den främst gående vagnen) skyldig aktgiva på tågvägen och växlarnas lägen.

Vid ingående å station skall tåg stanna framför en med ett särskilt märke betecknad punkt, så vida icke signal att passera densamma visas. I regel är denna punkt så belägen att vid tågmöte de olika tågens lokomotiv komma att stanna, innan desamma passerat varandra, och får eventuellt erforderlig framdragningskraft av någotdera tåget icke ske, förrän tågen stannat å nyssnämnda ställen.

Det är i förväg bestämt, vilketdera av två möteståg som skall ingå *först* å mötesstationen. Om undantag från sålunda fastställd regel erfordras, måste tagpersonalen därom varskos vid en föregående station. Beträffande agentstation och sådan station vid statsbanorna, vars föreståndare icke avlagt godkända prov i avseende å trafikjänsten, gäller särskilt, att tågchefhavaren å det först inkomna tåget skall, sedan detta stannat, inspektera tågvägen för det andra tåget samt visa signal till infart för detta tåg.

Under tågs uppehåll å station, håll- eller lastplats måste »signalvagnen» alltid vara bromsad, och får bromsinrättningen icke lossas förrän omedelbart före tågets avgång.

Ligger bangården i eller gränsar densamma intill en lutning, skola samtliga bemannade bromsar vara tillsatta under tågets uppehåll å stationen.

*Tåghastighet
i växlar.*

Växel, som icke är vare sig förreglad eller tillförlitligt låst, får passeras i riktning *mot* växelspetsen av:

<i>snäll- och persontåg:</i>	å rakspår:	med högst 40 km. hastighet
	å kurvspår:	» » 30 » »
<i>örriga tåg:</i>	å rakspår:	» » 20 » »
	å kurvspår:	» » 10 » »

Tågs avsändande.

Vid de Österrikiska lokalbanorna får tåg icke under något förhållande avsändas före den i tidtabellen bestämda tiden.

I Bayern och Baden får tåg utan personbefordran avsändas intill 10 minuter före den i tidtabellen bestämda avgångstiden, så vitt icke till följd av tågmöte eller annan dylik orsak hinder föreligger.

*Ändring av
tågmöte och
tågförbigång.*

Skulle tåg icke hinna fram till den i tidtabellen bestämda mötesstationen, före mötestågets tidtabellsenliga avgångstid, skall tågchefhavaren å det försenade tåget per telefon meddela sig med vederbörlig med »Zugexpedient» utrustad station, varpå denna, då så befinnes ändamålsenligt, utfärdar order om ändring av mötet. Är såväl den förutvarande som den nya mötesstationen bemannad med »Zugexpedient», ordna dessa mötesändringen samt utfärda nödiga order till tagpersonalen.

Skall tågmöte förläggas från en station, där »Zugexpedient» finnes, till en agentstation eller tvärtom, eller från en till en annan agentstation, skall tågchefhavaren såsom »Zugexpedient» å agentstationen personligen ombesörja den för mötesändringen föreskrivna telefoneringen.

Är såväl den förutvarande som den nya mötesstationen en agentstation, skall dock ett särskilt tågledningsställe anropas i och för mötesorderns utfärdande. Detta tågledningsställe har i sådant fall att sätta sig i förbindelse med båda tågens befälhavare för att meddela var och en av dem den för mötesändring föreskrivna ordern:

»Tåg n:r möter tåg n:r i (nya mötesstationens namn)
(Tjänsteställning och namn).

Sedan tågbefälhavarna mottagit denna order, repetera dessa med tillfogande av sina namn var för sig nämnda order dels till tågledningsstället, dels till varandra. Först sedan detta ägt rum, får det tåg, som skall fortsätta förbi den förutvarande mötesstationen, framföras vidare.

Mötesorder skall omedelbart av alla parter nedskrivnas och får sålunda icke antecknas efteråt ur minnet. Samtalet börjar, sedan uppgift om tjänsteställe och de telefonerandes namn växlats, med ett »Protokollieren» samt föres långsamt och med några ord i taget.

Tågförbigång ändras å enahanda sätt.

Vid station, där tågbefälhavaren såsom förut sagts under tågupphållet tjänstgör som »Zugexpedient», skall han ordagrant införa mötesordern å tågbefälhavarerapporten.

Å andra stationer utfärdas muntlig order till tågbefälhavare och lokomotivförare angående ändring av tagmöte eller annan disposition, som kan hava inflytande i tågsäkerheten, men införes dylik order samtidigt i tågbefälhavarerapporten såsom bevis om orderns delgivning till vederbörande personal.

Tillstånd kan givas att avkoppla vagn å linjen i och för in- eller urlastning; dock icke i lutning överstigande 10^o 00. Sålunda avkopplade vagnar skola stå under ständig bevakning av järnvägspersonal samt vara bromsade med 30 % bromsbruttokraft.

*Uttagning av
vagnar å
linjen.*

Å linjen avkopplad vagn kan av ett följande tåg få inskjutas till närmaste station.

Transport- och expeditionstjänst.

Bemannade stationer vid de lokalbanor, vilka sortera under *statsbanorna*, stå i direkt expeditionsförbindelse med övriga banor inom landet. I fråga om godstrafiken till och från agentstationer sker bokföringen av godslistor och upprättandet av redovisningar i regel å moderstationerna, genom vilka fraktsedlarna alltså skola passera. Då agenterna visa sig lämpliga att handhava dessa göromål, kunna de få i uppdrag att sköta desamma. Inkomsterna vid agentstationerna insändas varje dag till moderstationen.

Vid *Sydbanorna* expedieras resande, resgods, åkdon, lik, levande djur o. d., il- och fraktgods — styckegods såväl som vagnslaster — direkt mellan alla bemannade stationer vid respektive lokalbanor, varemot direkt expediering

till, från eller via huvudlinjen endast undantagsvis äger rum. I förekommande fall skall omexpediering ske vid anslutningsstationen.

Vid obemannad station sker mottagning av gods genom konduktören. Stycke gods intill 250 kg. pr kolli och högst 3 000 kg. per sändning samt smädjur förvarade i burar, korgar o. d. expedieras och taxeras i sådana fall såsom resgods. Avgiften erlägges å bestämelsestationen, därest icke avsändaren medger, att sändningen får kvartagas å en mellanstation för expediering i vanlig ordning.

Mellan tvenne obemannade stationer eller mellan obemannad station och station vid anslutande bana får emellertid ovan nämnda förfaringssätt icke tillämpas.

Transporter till obemannad station verkställas endast under förbehåll, att järnvägen fritages från allt ansvar för förlust och skada, som kan drabba godset efter dess ankomst till bestämelsestationen.

Expedierings- och redovisnings sättet i övrigt är vid såväl statsbanorna som Sydbanorna ordnad på i huvudsak samma sätt som i Baden.
