

Beskrivning över av kommittén besökta lokalbanor.

Inledning.

Vad som hittills anförts har avsett de allmänna grunddragen för anordnandet och skötseln av lokalbanor i vissa länder. Emellertid förekomma ofta mindre avvikelser från de allmänna reglerna.

Dels för att påvisa, vari dessa avvikelser bestå, dels för att än ytterligare belysa det förut anförda, dels ock för att tjäna såsom jämförelse med svenska förhållanden lämnas i det följande en kortfattad beskrivning över var och en av de av kommittén särskilt besökta järnvägarna.

Det får särskilt framhållas, dels att ett upprepande av vad som förut anförts icke kunnat helt undvikas i följande beskrivningar, dels att de i nämnda beskrivningar lämnade uppgifterna icke alltid äro jämförbara med varandra, vilket huvudsakligen beror därpå, att kommittén ej kunnat erhålla likformiga uppgifter från de olika banorna.

Lokalbanan Neumarkt—Dietfurt (Bayern).

Denna järnväg, som är normalspårig, utgår från den vid huvudbanan Nürnberg—Regensburg belägna stationen Neumarkt och går i sydlig riktning till den lilla staden Dietfurt.

Järnvägen, vars längd är 37 km., framgår genom en gammal kulturbygd, till största delen uppodlad och talrikt befolkad. Befolkningen har i allmänhet slutit sig tillsammans i större eller mindre samhällen.

Från stationen Greisselbach utgår en cirka 10 km. lång bibana, ävenledes normalspårig, till Freystadt.

I administrativt hänseende lyder banan under Bayerska statsbanornas direktion i Nürnberg.

Banan är belagd med räler av 21.4 kg:s vikt per meter å långsyllar av järn, men hava dessa långsyllar å vissa delar av banan utbytts mot tvärsyallar

av järn. Ballasten utgöres av slagen sten och grus. Största stigningen å banan är $20^{\circ} 00'$ och minsta krökningsradien 180 m.

Högsta tillatna tåghastigheten är 35 km. i timmen, men är tidtabellen uppjord för en grundhastighet av 25 å 30 km. i timmen.

Stängsel förekommer icke varken å linjen eller vid bangårdarna och icke heller avstängningsanordningar för vägar, som korsas i plan, utom vid ett enda ställe, Beilngries, där en större väg är försedd med fällbommar på grund därav, att utsikten från tåget helt och hållet bortskymmes av utmed vägen befintliga husbyggnader. Vid vägövergångarna finnas emellertid synnerligen tydliga varningstavlor uppsatta vid vägkanten med uppmaning till allmänheten att iakttaga försiktighet vid passerandet av järnvägen. Till ledning för lokomotivförarna äro signaltavlor uppsatta vid banlinjen på lämpligt avstånd från varje vägövergång. Dessa tavlor innehöllo uppmaningar till lokomotivförarna i vissa fall att giva signal med ångvissla, i andra att verkställa ringning med lokomotivets ringklocka och åter i andra att giva såväl vissel- som ringningssignaler.

Alla vägar korsas i plan och ofta i synnerligen skarp vinkel.

Telegraf finnes icke utan endast enkeltrådig telefonledning.

Bangårdsanordningarna utmärka sig för sin synnerliga enkelhet. Spår-anordningarna äro de minsta möjliga, vilket också framgår av i det följande intagna skisser. I allmänhet förekomma icke lastkajer. Endast vid de största platserna, Beilngries och Dietfurt, finnas sådana, men äro dessa kajer helt korta, med plats för endast en vagn och förlagda till ändan av ett stiekspår.

För lastning av djur finnes å varje station transportabla lastbryggor. I detta sammanhang torde böra omnämnas, att enstaka djur få under taguppehåll inlastas i tågets packvagn, varvid en lös grind insattes i vagnen för att avskilja djuret från i vagnen befintligt gods. Vid vissa stationer äro även särskilda inhägnader anordnade för förvaring av småkreatur, vilka skola transporteras i stycketalssändningar.

Plattformer förekomma icke utan endast grusfyllningar till c:a 0.1 m. höjd över räls överkant. På grund härav äro personvagnarna försedda med ett c:a 0.35 m. över grusfyllningen liggande fotsteg.

Vagnvagnar finnas vid de flesta stationer.

Spärrbommar förekomma icke vid lastplatserna, utan endast helt primitiva klotsar, vilkas utseende framgår av nedanstående skiss. Dylik klots utlägges å rälen vid ett av vagnshjulen.



Fasta signaler finnas icke, ej ens å mötesstationer, men äro alla ingångsväxlar lasta och försedda med lyktor.

Trafikplatserna äro följande:

Neumarkt, anslutningsstation med huvudlinjen.

Denna station tillhör huvudbanan, och har därför icke ansetts böra behandlas i denna beskrivning. I förbigående kan dock omnämnas, att Neumarkt är »Aufsichtstation» för lokalbanan.

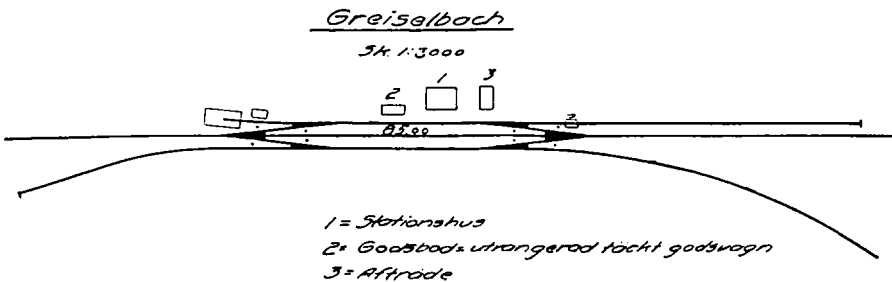
Sengenthal, hållplats.

Här finnes ett rätt stort samhälle med en befolkning av ca 450 personer. Platsen, som ligger på ett avstånd av 3.7 km. från stationerna Neumarkt och Greisselbach, är anordnad endast såsom hållplats för persontrafik. Varken sidospår eller husbyggnader förekomma, utan utgöres hela anordningen av en namntavla och en soffa. Personal förekommer icke heller vid platsen. Expedieringen skötes av tagbefälhavaren. Även mindre kreatur kunna expedieras från platsen, dock endast till annan trafikplats vid ifrågasvarande bana.

Greisselbach, station.

Platsen har ca 1 500 invånare.

Härifrån utgår bibanan till Freystadt. Detta oaktat äro bangardsanordningarna synnerligen enkla, vilket också framgår av nedanstående skiss.



Förutom huvudspåret finnas endast 2 rundspår, 85 m. långa, vartill kommer spår till lokomotivstall och ett 132 m. långt frilastspår.

Vid Greisselbach mötas dagligen tre tåg, vilket är särskilt anmärkningsvärt, då spåren äro så korta, infartssignaler saknas och endast enkeltrådig telefonledning förekommer. Allt fungerar dock till belåtenhet. Det torde böra påpekas, att banans lutning i norra ändan av stationen är 12 ‰ mot stationen.

Stationspersonalen utgjordes av endast en tjänsteman av stationskarlsgrupp samt en vissa tider tjänstgörande s. k. »Ablöser».

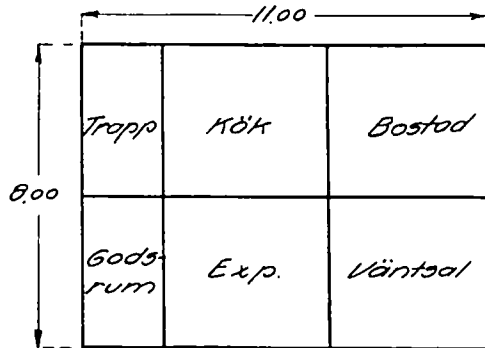
Utrymmet i stationshuset är mycket begränsat, vilket också framgår av nedanstående skiss.

Till godsmagasin har apterats överredet av en utrangerad täckt godsvagn, uppställd å betongpelare och försedd med lastbryggor.

Vagnvåg med obrutet spår för 20 tons maximalbelastning finnes anordnad.

Greisselbach stationshus

Sk. 1:200



Wappersdorf, hållplats.

Befolkningen uppgår till ca 400 personer.

Anordningarna äro desamma som vid den förut beskrivna hållplatsen Sengenthal.

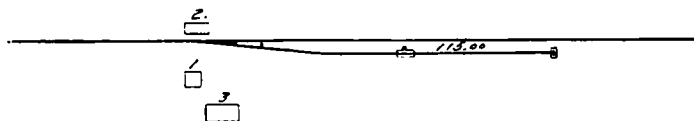
Mühlhausen, agentsstation.

Befolkningen uppgår till ca 1000 personer. Detta oaktat kan trafiken ombesörjas medelst endast ett stäckspår. Angående anordningarna vid platsen hänvisas till nedanstående skiss.

Vagnvåg av samma slag som i Greisselbach finnes.

Mühlhausen

Sk. 1:3000



- 1 = Stationshus
2 = Godsbod = gammal töckt godsvoagn
3 = Agentens bostad

En mindre stationsbyggnad finnes uppförd, men användes denna som materialbod. Vänttrum och expedition tillhandahållas av agenten, vilken har sin bostad vid bangårdsområdet.

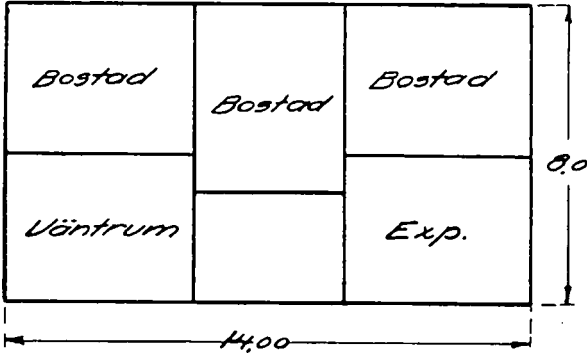
Stationen förestås nämligen av en agent, vilken samtidigt utövade yrket såsom urmakare. För det vid järnvägen utförda arbetet och för tillhandahållandet av nyssnämnda lokaler uppbär denne agent en ersättning, som för år 1913 belöpte sig till 571 mark, varav 468 mark utgjorde fast avlöning och 103 mark provision. Det kan nämnas, att denne agent även var

postagent, vilken agentur sköttes av honom på grund av privat överenskommelse med postverket utan järnvägen som mellanhand.

Mülhausen

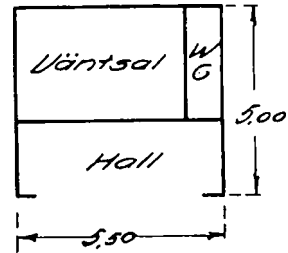
Agentens priv. böningshus

Sk. 1:200



Mülhausen stationshus

Sk. 1:200

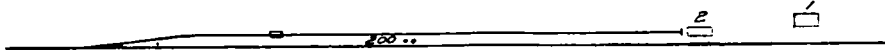


Pollanten, agentstation.

Vid denna plats finnes ca 1000 invånare. Endast ett stieckspår, försedd med vagnvåg av 25 tons bärighet, finnes. Bangårdsanordningarna i övrigt ävensom utrymmet i stationsstugan framgår av nedanstående skisser.

Pollanten

Sk. 1:3000

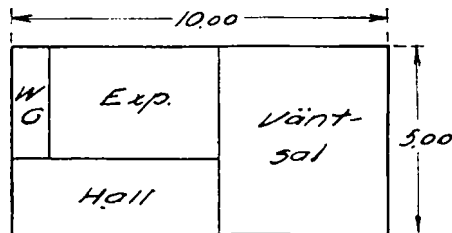


1 = Stationshus

2 = Godsbad + utrangerod täckt godsvoagn

Pollanten stationshus

Sk. 1:200

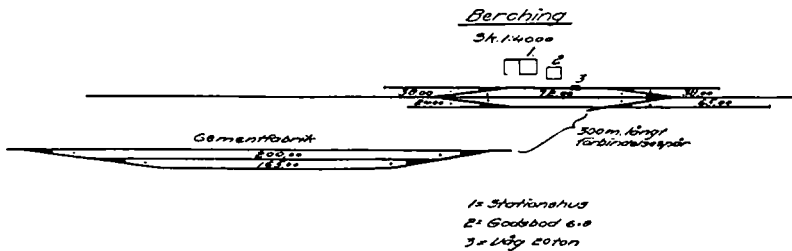


Stationen förestås av en kvinnlig agent.

Berching, station.

Stad om 1 600 invånare, med en betydande landsbygd, vilkens befolkning uppgavs till ca 2 500 personer. I närheten av stationen ligger en ce-

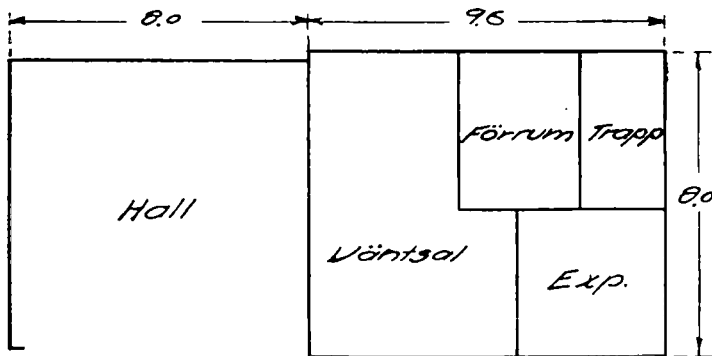
mentfabrik, som arligen avsänder ca 3 000 vagnslaster cement och mottager ungefär lika många vagnslaster brunkol. Vid cementfabriken är anordnad en särskild bangård om tre spår, förbunden med stationen medelst ett ca 300 m. långt föreningsspår, bekostat av cementfabriken. Vagnsväxling å denna bangård utföres av fabriken's eget lokomotiv. I betraktande av stationens stora godsomsättning, som enligt trafikredogörelsen för år 1913 uppgick till 125 501 ton, måste man förvåna sig över de enkla bangårdsanordningarna med sina 2 stycken endast 72 m. långa rundspår.



Även utrymmet i stationshusets tjänstelokaler är, i förhållande till stationens betydelse, synnerligen begränsat.

Berching stationshus

Sk. 1:200



Stationspersonalen utgjordes av en tjänsteman av stationskarlsgrupp såsom föreståndare och en extra stationsarbetare, vartill sommartid kom ytterligare en stationsarbetare. Dessutom erhöles dagligen, med undantag av söckendagarna, 1 timmes hjälp av en »Streckengeher».

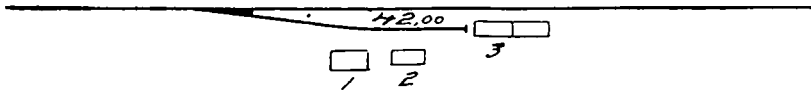
Plankstetten, agentstation.

Befolkningen uppgår här till ca 1 000 personer. Vid platsen är ett stickspår anordnat. Bangårdsanordningarna i övrigt äro utförda enligt efterföljande skiss.

Stationsstugan är av samma typ som stationsstugan vid Pollanten.

Plankstetten

Sk. 1:2000



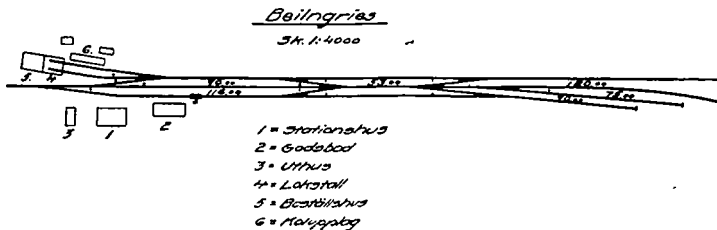
- 1 = Stationshus = Fallanten
 2 = Godsbad = utstrangerad fäkt godsvagn
 3 = Privat godsbad bestående
 af 2 gamla godsvagnar

Grösselthal, hållplats.

Här förekomma samma anordningar som vid Sengenthal.

Beilngries, station.

Stad om ca 2 000 invånare med en omgivande bygd med ytterligare ca 2 000 personer. Även här måste man, i betraktande av ortens storlek, förvåna sig över de enkla bangårdsanordningarna och tjänstelokalernas begränsade utrymmen.



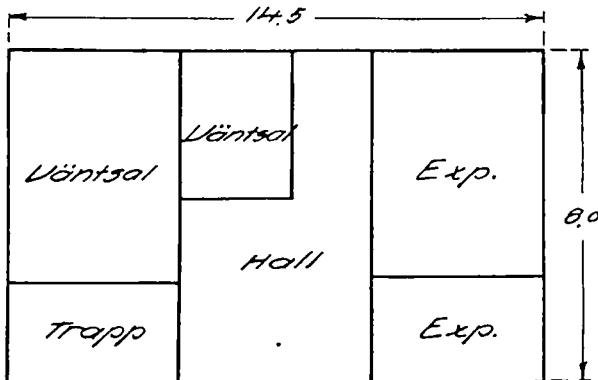
Beilngries

Sk. 1:4000

- 1 = Stationshus
 2 = Godsbad
 3 = Vänthall
 4 = Latinal
 5 = Bagagehus
 6 = Platsplog

Beilngries stationshus

Sk. 1:200



Till denna plats är banans tågpersonal förlagd med undantag av den för bibanan Greisselbach—Freystadt bestämda personalen, vilken är stationerad i Freystadt.

Stationspersonalen utgjordes av 2 ordinarie tjänstemän av stationskarlsgrupp, av vilka den ene var stationsföreståndare, samt 2 stationsarbetare. Dessutom erhöles dagligen, med undantag av söndagarna, 3 timmars hjälp av en »Streckengcher».

Bühlkirchen och *Leising*, hållplatser.

Här förekomma samma anordningar som vid Sengenthal.

Kottingwörth, obemannad station.

Befolkningen uppgår till ca 300 personer, vartill kommer den omgivande bygden med ca 200 invånare.

Kottingwörth

Sk. 1:3000



Husbyggnader förekomma icke. Expedieringen vid platsen skötes av tågbeväringarna.

Töging, obemannad station.

Stationen är anordnad på samma sätt som Kottingwörth.

Töging

Sk. 1:2000



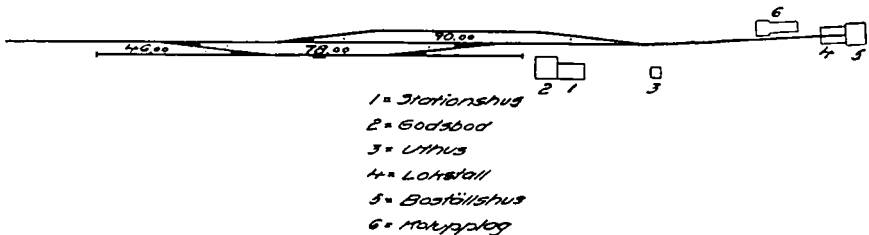
Dietfurt, station.

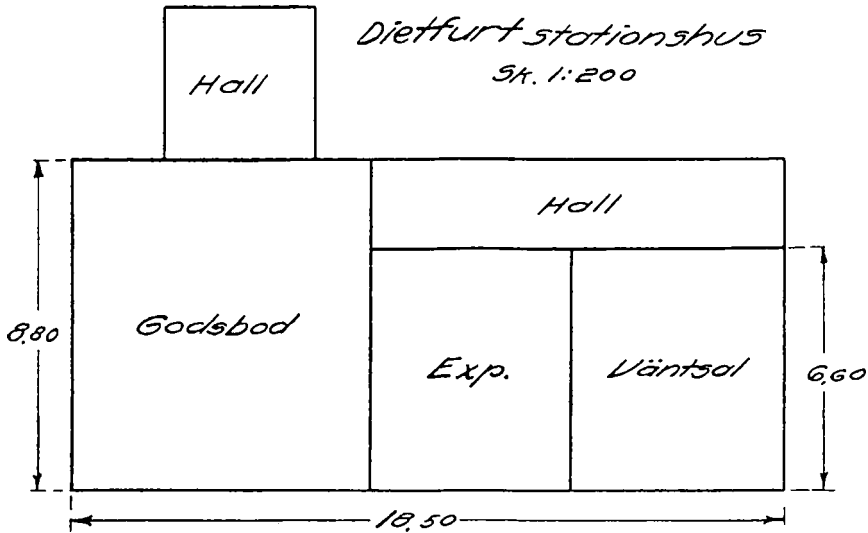
Denna plats, som utgör banans ändpunkt, är en stad med ca 1 100 invånare, vartill kommer en omkringboende befolkning av ca 3 000 personer.

Även här drogs uppmärksamheten till de enkla bangårdsanordningarna och de synnerligen begränsade utrymmena i stationshuset.

Dietfurt

Sk. 1:3000





Stationen förestods av en tjänsteman av stationskarlsgrupp, och hade denne till biträde en stationsarbetare.

Alla reparationer av den rullande materielen utföres genom huvudbanans försorg, men debiteras lokalbanan kostnaderna härför. Smörjning av personvagnarna utföres av lokalbanan, under det att övriga vagnar, vilka äro anordnade för periodsmörjning, smörjas genom huvudbanans försorg.

Personvagnarna äro försedda med Westinghouse-bromsar.

Postning för tåg förekommer icke, men inspekteras banan dagligen av två »Streckengeher», av vilka den ena hade sträckan Neumarkt-Beilngries, 27,1 km., och den andra sträckan Beilngries—Dietfurt, 10 km. Dessa »Streckengeher», skola till fots vandra sin sträcka en gång dagligen utom vad beträffar linjen Neumarkt—Greisselbach, där den inspekterande får under inspektionen åka å lokomotivet. Den ene, som är bosatt i Berching, har således att kl. 6,20 fm. avresa med tåg till Neumarkt, därifrån han omedelbart återvänder med ett annat tåg och inträffar i Greisselbach kl. 8,20 fm. Från Greisselbach inspekterar han sträckan Dorching 11,5 km. till fots och är härför anslaget 3 timmar 25 minuter. I Berching hålles middagsrast till kl. 1,0 em., varefter han till fots inspekterar sträckan Berching—Beilngries 8,2 km., för vilken inspektion är anslaget 2 timmar 30 minuter. Mellan kl. 3,30 och 4,30 em. har han att rengöra vagnar i Beilngries, och återvänder han därefter kl. 4,32 med tag till Berching, där han från tågets ankomst 4,53 em. till kl. 6,0 em. tjänstgör i stationstjänst. Söndagar har han något lindrigare tjänstgöring.

Den andre »Streckengeher» åter, som endast har 10 km. sträcka, är bosatt i Beilngries, varest han alla dagar utom söndagar har att tjänstgöra från kl. 6 fm. till kl. 10 fm. i stationstjänst. Efter 1½ timmes rast till kl. 11,30 fm. har han att tillryggalägga sträckan Beilngries—Dietfurt, för vilket ändamål är anslaget en tid av 4½ timmar. Från kl. 4,0 em. till 6,0 em. är han sysselsatt med växel- och vagnsrengöring samt annan stationstjänst i Dietfurt för att sedan med tåg kl. 6,15 återvända hem till Beilngries som bromsare. Söndagstjänstgöringen är något lindrigare.

Det är av intresse att konstatera, huru samme man kan användas i flera enligt våra förhållanden så vitt skilda arbeten.

»Streckengeher» utrustas med anteckningsbok, i vilken fullgjord baninspektion antecknas och bestyrkes av stationsföreståndarna vid vederbörande inspektionssträckors ändpunkter.

»Streckengeher» har att vid sin baninspektion avhjälpa mindre felaktigheter, såsom tilldragning av lösa muttrar, rengöring av växlar och vägövergångar m. m. lakttagna större felaktigheter, som snarast behöva avhjälpas, rapporteras muntligen från närmaste bantelefonställe till banmästaren.

Själva banunderhållet utföres av en arbetsförman och ett arbetslag om ca 10—12 man, av vilka förmanen är fast anställd och ett par av arbetarna mer eller mindre fast anställda, medan de övriga utgöras av tillfälligt anställt arbetsfolk från orten. Detta arbetslag medhann även att utföra banunderhållet å bibanan Greisselbach—Freystadt.

Banunderhållet övervakas av en banmästare från huvudbanan, och var denne skyldig att minst 1 gång i månaden inspektera linjen till fots och att minst 1 gång i veckan befara densamma med tåg eller dressin.

Förutom ovan uppräknade personal voro vid banan anställda 4 lokomotivförare och 3 maskinarbetare, vilka sistnämnda även tjänstgjorde som eldare och putsare, samt 4 man för bestridande av konduktörstjänsten.

Personaluppsättningen för bandelen Neumarkt—Dietfurt var således:

Stationsvakter (tjänstemän av lägre grad, som tjänstgöra såsom stationsföreståndare)	4
Stationsarbetare	5
Stationspersonal i konduktörstjänst	4
Agenter	3
Lokomotivförare	4
Maskinarbetare (lokomotiveldare och lokomotivputsare)	3
Streckengeher	2
Arbetsförman	1
Banarbetare	11

Summa 37.

På det att jämförelse med svenska förhållanden skall kunna verkställas, lämnas följande statistiska uppgifter för järnvägen Neumarkt-Dietfurt med den 9,8 km. långa bilinjen Greisselbach—Freystadt för år 1912.

<i>Trafikerad banlängd:</i>	km.	46,79
<i>Anläggningskostnader:</i>		
Totalsumma	M.	2 025 980
per km.		43 299
<i>Av hela anläggningskostnaden har bestritts:</i>		
av statsmedel totalsumma	»	1 896 113
pr km.	»	40 524
av kommunerna för jordlösen m. m.		129 866
<i>Utgjorda lokomotivkilometer:</i>	km.	188 625
<i>Utgjorda vagnaretkilometer:</i>		
av personvagnar		814 133
av resgoods och godsvagnar		1 321 665
<i>Persontrafik:</i>		
befordrade personer	antal	286 251
summa personkm.	km.	3 920 382
resande pr km.	antal	83 787
<i>Resgodstrafik:</i>	ton	965,8
<i>Godstrafik:</i>		
summa tonkm.	km.	2 619 029
antal ton pr km.	ton	55 974
<i>Levande djur:</i>		
vagnslaster	antal	397
djur i stycketalsändningar		305
<i>Inkomster:</i>		
Persontrafik totalinkomster	M.	90 292
inkomster pr km.		1 930
Resgoods och hundar m. m.		2 808
Godstrafik totalinkomster	»	154 175
inkomster pr km.		3 295
Expressgoods, levande djur, lik m. m.		21 925
Totalinkomster		269 200
inkomster pr bankm.	»	5 753
<i>Utgifter:</i>		
Avlöningar		56 609
Banunderhåll		19 616
Materialförbrukning	»	34 572
Underhåll av rullande materiel	»	8 543

