

## Förslag till ordnande av ett rationellt lokalbaneväsende.

### Inledning.

Tanken på att vid handhavandet av trafiktjänsten å bandelar med svag trafik använda enklare former än vad som i allmänhet begagnas har redan tidigare från olika håll framkastats.

Vad statsbanorna beträffar hava desamma dock ända till de senaste åren nästan uteslutande utgjorts av verkliga huvudlinjer, varför avvikelser från det allmänt tillämpade trafikerings sättet icke torde hava ansetts vara av behovet påkallade och därför icke heller kommit till stånd. Under det allra senaste tidsskedet hava emellertid allt flera statsbanelinjer tillkommit eller planerats, vilka äro avsedda att förmedla trafik av mera lokal karaktär, varför frågan om ett enklare trafikerings sätt gjort sig allt mera gällande.

I fråga om de enskilda järnvägarna, bland vilka man finner åtskilliga typiska lokalbanor, har nyssnämnda fråga icke beaktats i den grad, som densamma utan tvivel förtjänar. Detta torde i främsta rummet hava berott därpå, dels att för enskilda järnvägarna hittills utfärdade koncessioner och tjänstgöringsreglementen i regel innehållit likartade bestämmelser i avseende å banans anordnande, utrustning och drift, vare sig vederbörande järnvägar varit att anse såsom huvudbanor eller icke, dels att en viss benägenhet att efterlikna statsbanornas trafikerings sätt synes hava förekommit hos de enskilda järnvägarna. Under de senaste åren hava dock hos vissa enskilda järnvägar förmärkts strävanden att förenkla trafikerings formerna. Dessa strävanden hava emellertid ännu icke på långt när lett till slutgiltiga resultat, vilket torde hava berott därpå, att inhemska mönster för enkla trafikerings former saknats, och att, såsom nyss framhållits, bestämmelserna i koncessioner och tjänstgöringsreglementen ofta verkat hindrande.

Då på grund härav någon nämnvärd erfarenhet om förenklad järnvägsdrif icke kunnat vinnas inom Sverige, har det varit värdefullt för kommittén att hava blivit satt i tillfälle att i och för inhämtande av de för fullgöran-

det av det erhållna uppdraget erforderliga upplysningar angående sådan järnvägsdrift studera här ifrågavarande förhållanden i utlandet. De på ort och ställe gjorda iakttagelserna såväl som i övrigt inhämtade upplysningar hava bibragt kommittén den bestämda uppfattningen, att vid ombesörjandet av trafiktjänsten å banor med ringa trafik — i det följande benämnda lokalbanor — enklare former än de i Sverige för närvarande tillämpade kunna med fördel användas.

Då det gäller att avgöra, huruvida dylikt förenklat trafikeringsätt — i det följande benämnt lokalbanedrift — kan åvägbringas även i Sverige, göres lätt den invändningen, att våra förhållanden äro så väsentligt olika förhållandena i de av kommittén besökta länderna, att det visst icke är självfallet, att sådan drift är användbar hos oss. Lokalbanedrift förekommer emellertid i nyssnämnda länder i såväl folkrika som folkfattiga trakter, i såväl lågt belägna landsdelar med till övervägande delen mildt klimat som i bergstrakter med jämförelsevis stränga vintrar. Härav framgår, att lokalbanedriften kan anpassas efter mycket olika förhållanden, och bör det på grund härav också vara möjligt att med ledning av den av kommittén förut meddelade redogörelsen angående lokalbaneväsendet i Bayern, Baden, Preussen och Österrike utfinna tillfredsställande förenklade former för trafikens skötsel å svenska järnvägar av lokalbanenatur.

Sådan förenklad trafik å vissa svenska statsbanelinjer skulle enligt kommitténs uppfattning säkerligen ställa sig ekonomiskt fördelaktig. Ett välordnat statligt lokalbaneväsende skulle också kunna bliva ett betydelsefullt exempel för de svenska enskilda järnvägarna. Det är därför med säker tillförsikt om möjlighet att uppnå ett gott resultat som kommittén under uttalande av sitt livliga tillstyrkande till införande av förenklad trafik å statsbanelinjer med svag trafik här nedan framlägger förslag till anordnande av lokalbanedrift i allmänhet. Detta förslag har kommittén antagit bäst komma att tjäna det med detsamma avsedda ändamål, om det framställdes i form av endast ett förslag till sådana principiella regler, som kommittén ansett vara av betydelse för anordnandet av dylik drift. Kommittén har därför undvikit att framlägga i föreskriftsform avfattade förslag till bestämmelser. I sådana fall, då bestämmelser redan finnas utfärdade i det avseende, varom fråga är, har kommittén utgått därifrån, att dessa bestämmelser skola fortfarande äga bestånd, för så vitt icke här nedan i särskilt fall annorlunda sagts. I vad förslaget berör transport- och expeditionstjänsten har emellertid hänsyn tagits till trafikstadgan och de expeditionsbestämmelser, som Kungl. Järnvägsstyrelsen har för avsikt att utfärda i samband med stadgans ikraftträdande.

Då de anordningar för lokalbanedrift, som kommittén föreslår, till en del bottna i vissa anordningar, som redan vid banornas byggnad måste beaktas, har det blivit nödvändigt att i kommitténs förslag jämväl beröra anordnande

och utrustning samt organisation av lokalbanor, ehuru väl dessa frågor strängt taget ligga utom ramen för kommitténs uppdrag. Nämnade frågor sammanhänga emellertid så intimt med genomförandet av ett enhetligt lokalbanelväsende, att förslaget, såsom nyss antytts, till stor del vilar på lösningen av desamma. Förslaget skulle därför blivit i hög grad ofullständigt, om sagda frågor lämnats obeaktade.

Kommittén har icke fattat sin uppgift så, att den jämväl hade att avgiva förslag, å vilka järnvägar det ifrågasatta förenklade trafikerings sättet bör tillämpas. För att emellertid bliva i tillfälle att bilda sig en uppfattning beträffande vilka bandelar, som syntes böra i detta avseende i främsta rummet ifrågakomma, har kommittén delvis i sin helhet och delvis genom vissa av sina medlemmar besökt såväl de redan färdiga statsbanelinjerna Östersund—Ulriksfors, Bastuträsk—Kallholmen och Vännäs—Umeå som de under byggnad varande linjerna Ulriksfors—Volgsjön, Karungi—Övertorneå och Älvsby—Pitea.

På grund av de i detta hänseende gjorda iakttagelserna har kommittén kommit till den uppfattningen, att det torde bliva förenat med avsevärda svarigheter att införa lokalbaneldrift å en järnvägs linje, vilken under en längre eller kortare tidsperiod trafikerats såsom huvudbana. En dylik åtgärd skulle nämligen i regel bland annat komma att medföra såväl sänkning av taghastigheten som förenklingar i trafikformerna, varigenom trafikanterna skulle fränhändas fördelar, som det nuvarande trafikerings sättet onekligen medför för dem. Därför måste det förfaras med största varsamhet, om förenkling av trafikeringsformerna skall vidtagas å en redan öppnad bandel. Vad däremot de under byggnad varande, här ovan uppräknade bandelarna beträffar, bör lokalbaneldrift utan olägenhet kunna tillämpas å desamma. Detta gäller även i avseende å inlandsbanan norr om Ulriksfors, åtminstone så länge denna bana icke blivit förenad med linjen Luleå—Riksgränsen.

### Anordnande och utrustning.

*Allmänna synpunkter.*

Utän att vilja ingå å närmare utredning angående den bantyp, d. v. s. lutnings- och kurvförhållanden, banvallens konstruktion m. m., som lämpligast bör komma till användning vid anläggandet av en lokalbana, enär detta i första hand är beroende av terrängen och storleken av den trafik, som förväntas uppstå, anser sig kommittén böra framhålla följande förhållanden, som särskilt måste beaktas vid en lokalbanas anordnande och utrustning.

Då lokalbanorna äro ämnade att förmedla trafik av i regel högt och hållet lokal karaktär, till följd varav sådana banor utan större olägenhet kunna trafikerats på ett enklare sätt än huvudbanorna, kunna förstnämnda banor byggas enklare än de sistnämnda. Denna möjlighet bör i största utsträck-

ning utnyttjas, på det att anläggningskostnaderna skola bliva de minsta möjliga. Av särskilt stor betydelse bliver detta, om en sådan bana är avsedd att framdragas genom folkfattiga trakter. Då det emellertid icke bör vara uteslutet, att en dylik bana i en framtid kan bliva av sådan betydelse, att banans ombyggande till en bättre typ fordras, d. v. s. att gynnsammare lutnings- och kurvförhållanden, kraftigare underbyggnad m. m. anordnas, bör redan vid banans anläggning största möjliga hänsyn tagas till en eventuellt ifrågakommande framtida ombyggnad.

Om därför från början valts en bantyp, som tillåter skarpa kurvor och starka stigningar, böra skarpa kurvor dock komma till användning endast där detta är nödvändigt för undvikande av mera avsevärda kostnader. Starkare stigningar, som ej skulle vara tillåtna för en bättre bantyp, böra om möjligt användas endast å kortare sträckor för att minska storleken av skärningar och bankar.

Därjämte bör vid anläggningen av en lokalbana, där så utan nämnvärd ökning av anläggningskostnaden kan ske, hänsyn till en blivande ombyggnad av banan i möjligaste mån beaktas på så sätt,

att trummor, som av sådan orsak i en framtid kunna behöva förlängas, utföras utan vingar, och att trumloppet i stället fortsättes fram till bankslänten,

att bankdiken förläggas tillräckligt långt från bankfoten,

att vägövergångstrummor förläggas tillräckligt långt från spårets mitt, samt

att tillräckligt markområde intages.

Om, såsom nu ifrågasättes, erforderlig hänsyn till en blivande ombyggnad av banan redan från början skall kunna tagas, måste därför, när profilen uppgöres för en bana av enklare typ, samtidigt upprättas förslag till profil för eventuell ombyggnad av banan.

Såsom av avdelningen »Drifttjänsten å lokalbanor» här nedan närmare framgår, har kommittén ifrågasatt, att tåghastigheten å lokalbanorna skulle begränsas till högst 40 km. i timmen. Om nämnda förslag vinner beaktande, bör inhägnad av lokalbanor från järnvägsförvaltningens sida ej vara nödvändig. Önskar däremot markägare eller annan inhägna mark eller väggent emot banan, bör detta givetvis stå vederbörande fritt. »

Såsom stöd för sin åsikt, att det icke bör vara nödvändigt att inhägna en järnväg, vars största tåghastighet är så ringa som 40 km. i timmen, får kommittén hänvisa därtill, dels att lokalbanorna i utlandet äro utom i undantagsfall oinhägnade, och att till och med vissa utländska huvudbanor med stor tåghastighet, å vilka kommittén under sin studieresa färdats, voro oinhägnade, dels att vissa svenska enskilda järnvägar befriats från skyldigheten att vara inhägnade annat än i undantagsfall, ehuru tåghastigheten å en del av ifrågavarande järnvägar får uppgå ända till 50 km. i timmen.

*Banans  
inhägnad.*

*Anordningar  
vid vägöver-  
gångar.*

Avstängningsanordningar vid väg- eller gatuövergångar i banans plan böra endast i undantagsfall uppsättas och bekostas av järnvägen.

Då starkt trafikerad allmän väg eller gata korsas i banans plan i närheten av bemannad trafikplats, bör övergången förses med elektriskt ringverk, förbundet med ifrågavarande trafikplats på sådant sätt, att ringningssignal därifrån kan givas, omedelbart innan tåg skall passera övergången.

I ögonen fallande signaltavlor, genom vilka uppmaning riktas till lokomotivförare att giva signal med ångvissla eller å lokomotiv uppsatt ringklocka, böra uppsättas på omkring 250 meters avstånd från sådant ställe, där allmän väg eller gata korsas i banans plan. Dylik tavla bör placeras på vänstra sidan i tågens farriktning.

Då vägövergång, till följd av att densamma icke blivit försedd med under kontroll av järnvägspersonal stående avstängningsanordningar, skall passeras med nedsatt tåghastighet, bör detta utmärkas genom på vederbörligt avstånd uppsatta hastighetstavlor.

Vid vägövergång böra vid sidan av vägen omkring 10 m. från banans mitt uppsättas tavlor med tydlig inskription, innehållande varning till allmänheten att ej passera banan, då tåg höres eller synes eller då signal höres från vid övergången anbragt ringklocka.

*Linjesignaler.* I övrigt böra avståndstavlor, lutningsvisare, kurvtaflor, hastighetstavlor och gränsmärken anordnas på sätt i Kungl. Järnvägsstyrelsens särtryck nr 151 är föreskrivet.

*Plattformer.*

Plattformer äro icke med nödvändighet av behovet påkallade vid en lokalbana, utan kunna sådana ersättas därigenom, att personvagnarna förses med tillräckligt lågt liggande fotsteg. Då emellertid för närvarande endast ett fåtal personvagnar (av 3:e klass) äro försedda med sådana fotsteg, har kommittén icke ansett sig böra ifrågasätta utelämnandet av plattformar. Även om en lokalbana skulle i fråga om personvagnar kunna tilldelas för den vanliga trafiken erforderlig vagnpark med låga fotsteg, kan det icke gärna ifrågasättas, att denna vagnpark skulle tillmätas så stor, att den bleve tillräcklig för den trafikökning, som uppstår vid högtider eller helger och dylika tillfällen. Kommittén får därför förorda, att plattformar anordnas, och föreslå att dessa, där så visar sig lämpligt, göras av enklaste beskaffenhet, mera att betrakta som trappsteg. Till förekommande av, att personer skola passera förbi varandra å sådant trappsteg, vilket kan medföra fara för nedknuffning i spåret framför eller under tåg, bör bredden av detsamma bestämmas till endast 0,4 meter.

*Lastkaj.  
Lastbrygga.*

Lastkaj bör anordnas å såväl stationer som håll- och lastplatser.

Vid hållplats bör en enklare lastbrygga för mjölktransporter och eventuellt mindre stycke gods uppsättas.

*Lastmallar.*

Lastmallar anses böra komma till användning i större utsträckning än vad hittills varit fallet vid statsbanorna. Behovet härav påkallas särskilt däri-

genom, att vissa trafikplatser äro avsedda att bliva antingen obemannade eller bemannade med en personal, vars kvalifikationer i järnväghänseende äro små. Lastmall av enkel beskaffenhet bör därför i allmänhet uppsättas å trafikplats, från vilken kan ifrågakomma avsändning av vagnslaster, som kunna befaras överskrida lastprofilen.

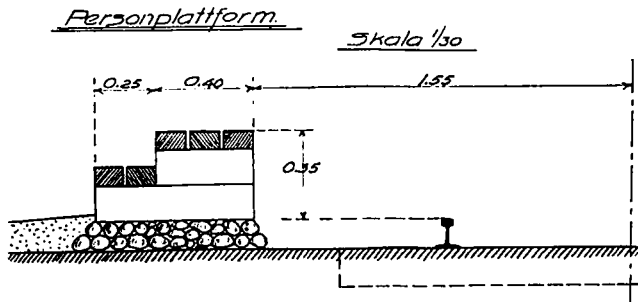
Spåranordningarna böra utföras så enkla som möjligt. Mötesspåret längd vid mötesplats synes till att börja med kunna inskränkas till 250 m. fritt spår. Erfordras emellertid på grund av strategiska skäl längre mötesspar, böra spåranordningarna utföras på sätt här nedan under rubriken »Militärplats» närmare angives.

*Spår-  
anordningar.*

Fasta signalinrättningar anser kommittén ej behöfliga å lokalbana, där största tåghastigheten ej överstiger 40 km. i timmen,

*Fasta signal-  
inrättningar.*

Kommittén grundar förslaget om utelämnandet av fasta signaler därpå, dels att dylika signaler icke äro föreskrivna vare sig för sådana lokalbanor i Tyskland, där tåghastigheten icke överstiger 40 km. i timmen, eller å vissa



svenska enskilda järnvägar, å vilka tåghastigheten får uppgå till 50 km. i timmen, dels att kommittén, såsom av det följande framgår, ifrågasatt så låg hastighet vid tågs framförande genom växel som 10 å 15 km. i timmen.

På det att, såsom i det följande ifrågasättes, vissa med sidospår utrustade trafikplatser skola kunna skötas utan personal eller med en personal, vars kvalifikationer i järnväghänseende äro så små, att åt densamma exempelvis icke torde böra överlätas det ansvar i avseende å tågväg, som visandet av körsignal med huvudsignal i allmänhet innebär, skulle det vara symmerligen önskvärt, att fasta signalinrättningar icke komme till användning å en lokalbanas trafikplatser.

Kommittén har till behandling förehaft frågan, huruvida det skulle vara ändamålsenligt att å permanenta mötesplatser vid lokalbanorna medelst särskilda signalanordningar lämna tillkännagivande, att det ena av två möteståg inkommit å vederbörande mötesplats och att det andra tåget sålunda kan ingå. Kommittén har emellertid icke ansett sig böra förorda en sådan åtgärd, enär det synes ofrånkomligt, att en dylik signal skulle komma att dels få en viss betydelse i avseende å tågväg, dels i någon mån likna nu

brukliga huvudsignaler, varigenom fara för missuppfattning i vissa avseenden icke skulle bliva helt och hållet utesluten. Särskilt det förhållandet, att viss likhet med verkliga huvudsignaler icke kan undvikas, har tillmätts avgörande betydelse. Å en lokalbanas föreningsstation med huvudlinjen torde nämligen huvudsignaler nästan undantagslöst erfordras. Dessa signalers betydelse skulle lätt äventyras, om snarlika signaler med helt annan betydelse användes vid lokalbanan.

*Signalredskap å trafikplatser.*

Om fasta signalinrättningar icke anordnas å de med sidospår utrustade trafikplatserna, kommer ett särskilt behov av signalredskap för visandet av stoppsignaler att uppstå å dylika platser. På grund härav böra ifrågasvarande trafikplatser förses med, förutom knallsignaler, så anordnade röda signaltavlor och signallyktor, att dessa vid behov lätt kunna uppsättas å linjen utanför vederbörande trafikplats.

*Väreltavlor.*

På det att särskilt under och efter snöfall lättnad skall beredas lokomotivföraren att iakttaga, till vilket spår växel leder, böra i tågspår belägna växlar förses med signaltavlor, å vilka signalbilder äro anordnade i enlighet med Signalordningens § 18. Dylika signaltavlor skulle även under mörker kunna fylla nu ifrågasvarande ändamål, därest skenet från signallykterna å lokomotiven bleve så starkt, att signaltavlorna kunde iakttagas på tillräckligt avstånd. Sådant starkare sken från nyssnämnda lyktor har kommittén också i det följande ifrågasatt.

*Värelås.*

Växlar, som ligga i eller leda direkt till tågspår, böra vara försedda med kontrollås, så inrättade, att nyckeln kan tagas ur låset, endast då växeln är låst för sitt grundläge. Vid permanenta mötesstationer böra ingångsväxlarna förses med dubbla kontrollås, så att dessa växlar även kunna låsas för annat läge än grundläget.

*Urspårings-spärr.*

Spår, som leder in i tågspår, bör förses med urspårings-spärr, vilken bör vara *antingen* så mekaniskt förbunden med växeln, att urspårings-spärren automatiskt intager spärrande läge, då växeln lägges för tågspåret, och lämnar sidospåret fritt, då växeln omlägges till sistnämnda spår, *eller ock* försedd med kontrollås, vars nyckel skall kunna urtagas, endast då spärren är fastlåst i spärrande läge. Sistnämnda nyckel bör därjämte vara så kombinerad med nyckeln till kontrollåset å infartsväxeln till vederbörande tågspår, att nyckeln till detta lås kan urtagas låset, endast då nyckeln till urspårings-spärrens kontrollås blivit insatt å därför avsedd plats i växellåset.

*Telefon.*

Telegraf bör icke vara erforderlig å lokalbanor utan bör i stället telefon användas. Anordnandet av telefon i stället för telegraf skulle i hög grad underlätta användandet vid lokalbanorna av personal med så små kvalifikationer, som här nedan ifrågasättes. Såsom stöd för sin uppfattning, att telefon kan användas i stället för telegraf, får kommittén hänvisa därtill, dels att telefon och icke telegraf i allmänhet användes vid lokalbanorna i utlandet, dels att ett flertal svenska enskilda järnvägar använda endast telefon.

Telefonlinje, som anordnas vid en lokalbana, bör vara dubbeltrådig och i övrigt så inrättad, att telefoning kan obehindrat äga rum såväl mellan banförvaltaren (se nedan) och de olika trafikplatserna som mellan de sistnämnda inbördes.

Givetvis bör hinder icke möta att vid en lokalbana framdraga och å dess trafikplatser inleda telegraf, om så anses erforderligt av andra skäl än lokalbanedriften.

Husbyggnaderna böra vara av enklaste beskaffenhet och innehålla endast nödvändiga utrymmen. På det att vissa trafikplatser skola kunna skötas av en enda tjänsteman, eller att någon av föreståndarens familjemedlemmar skall i erforderliga fall kunna utan svårighet biträda vid mottagande eller utlämnande av gods o. d., bör principen att sammanbygga stationshus eller stationsstuga med godsmagasinet komma till användning i största möjliga utsträckning. I sådana fall böra vid varje trafikplats å en och samma lokalbana stationshus, godsmagasin och sidospår förläggas i samma ordningsföljd i förhållande till varandra och till utgångsstationen för tågen. Om tågens sammansättning rättas härefter, kunna avsevärda lättnader vid tågens expedierande härigenom ernas.

*Hus-  
byggnader.*

Följande olika slag av trafikplatser anses kunna ifrågakomma vid en lokalbana, nämligen:

*Trafik-  
platser.*

1. *Hållplats, mindre.*

Obemannad. Person-, resgods-, mjölk- och inskränkt styckeodstrafik. Expedieringen ombesörjes av tågpersonalen.

*Hållplats mindre.*

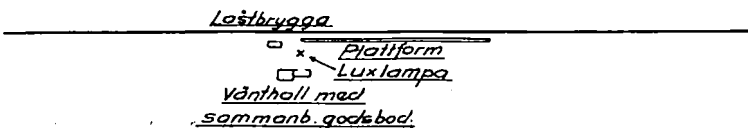


Vid dylik plats bör endast anordnas en namntavla och en enkel 0,4 m. bred plattform med fotsteg samt en för mjölktransport avsedd lastbrygga av lämplig storlek. Om trafikanterna äro i större utsträckning boende på längre avstånd från platsen, bör densamma även förses med en enklare åt banan öppen vänthall av omkring 3 × 4 m. storlek till skydd mot regn och blåst.

2. *Hållplats, större.*

Bemannad. Person-, resgods-, mjölk- och inskränkt styckeodstrafik.

*Hållplats större.*



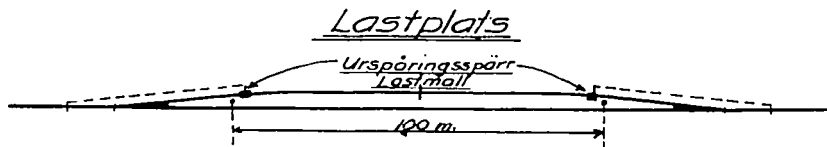
Förutom samma anordningar som vid mindre hållplats bör vid en trafik-



plats av nu ifrågavarande slag anordnas en med vänthallen hopbyggd mindre godsbod av lämplig storlek med eller utan eldstad.

### 3. Lastplats.

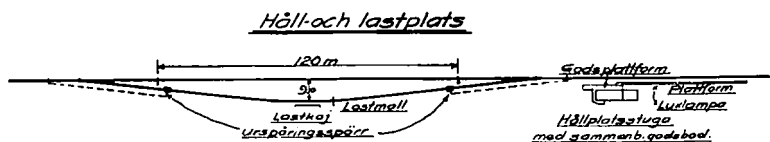
Obemannad. Vagnslastgodstrafik. Kan kombineras med mindre hållplats.



Vid lastplats bör anordnas ett med ursparingspärr försett stickspår eller rundspår av erforderlig längd. Namntavla och om erforderligt även lastmall böra dessutom uppsättas.

### 4. Hall- och lastplats.

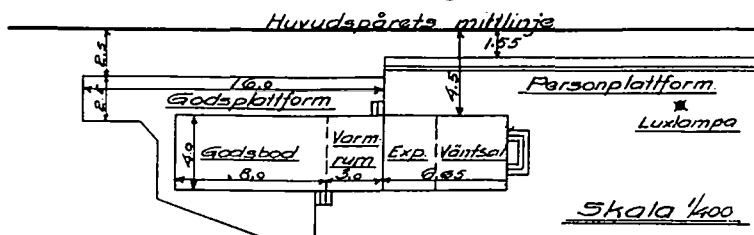
Bemannad. Oinskränkt trafik.



Vid dylik plats bör anordnas ett rundspår av minst 120 m. längd, försett med ursparingspärr. Därjämte bör anordnas en minst 10 m. lång lastkaj, en minst 50 m. lang och 0,4 m. bred plattform med fotsteg, lastmall i erforderliga fall samt, om platsen förestås av banagent, en hållplatsstuga av ungefär nedan angivna storlek och försedd med en enkel uthusbyggnad, inrymmande avträden med pissoir, vedbod och materialbod.

### Hållplatsstuga med sammanb. godsbod.

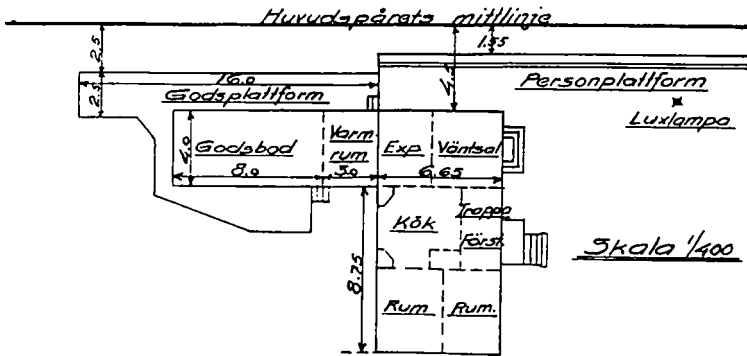
#### Mindre typer.



Skall platsen åter förestås av tjänsteman, anordnas, allt efter platsens betydelse, en stationsstuga med tillbyggd godsbod av någon av följande i Kungl. Järnvägsstyrelsens arkitektkontors ritningar nr 3727 I, 3727 I A och 3729, 3729 A angivna typer. Därjämte böra erforderliga uthus uppföras.

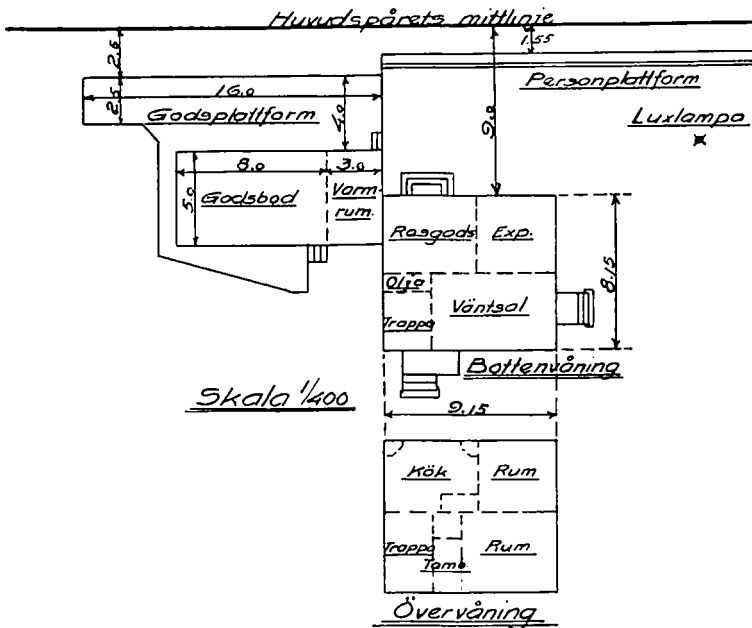
Stationsstuga  
med sammanb. godsbod.

Mindre typen.



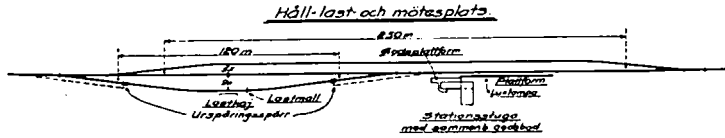
Stationsstuga  
med sammanbyggd godsbod.

Större typen.



5. *Håll-, last- och mötesplats.*

Bemannad. Omskränkt trafik. Avsedd för tagmöten.



Vid dylik plats böra utföras dels samma anordningar som vid en med tjänsteman bemannad håll- och lastplats, dels ett minst 250 m. långt mötesspår med en minst 50 m. lång plattform av ovan nämnd typ.

6. *Station.*

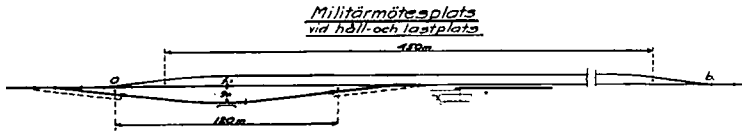
Bemannad. Omskränkt expeditionsbefogenhet. Avsedd även för tagmöten.

Stationer böra förläggas endast å mera betydande platser. Spåranordningar och husbyggnader bliva beroende av platsens betydenhet, varför någon normaltyp ej gärna kan föreslås. Stationshus och godsmagasin torde dock i regel böra sammanbyggas även här.

*Militär-  
mötessplatser.*

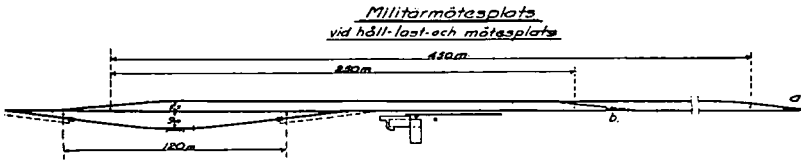
Skulle någon av ovannämnda trafikplatser behöva anordnas sasom militärmötessplats med långa mötesspår, bör detta ske på sätt nedanstående skisser utvisa.

Vid håll- och lastplats:



Militärmötesspår inlägges med växlar vid a och b. Dessa växlers tunganordningar och korsningar uppläggas vid sidan om spåret, om detta ej behövs användas.

Vid håll-, last- och mötesplats:



Mötesspår förlängas med delen a—b och växlar anordnas vid både a och b med gemensamma tunganordningar och korsningar, vilka flyttas från b till a, då platsen skall användas som militärmötessplats. Under vanliga förhållanden är växeln anordnad vid b, och behöver således spåret a—b då ej onödigtvis befaras vid alla växlingsrörelser.

Vid station:

Anordningar vidtagas i erforderliga fall på samma sätt som vid håll-, last- och mötesplats.

För undvikande av dyrbara vattengivningsanordningar bör lokomotivens ångkraft i största utsträckning utnyttjas för vattentagning eller vattens uppförande i cistern.

*Vattenstationer.*

Personvagnar, tågfinckor och kursvagnar böra vara försedda med genomgående bromsinrättning.

*Rullande materiel.*

Motorvagnar synas böra i största möjliga utsträckning komma till användning vid lokalbanor.

### Organisation.

Redan i sammanfattningen av redogörelserna angående lokalbaneväsendet i Bayern, Baden, Preussen och Österrike har kommittén framhållit, att det beträffande lokalbanorna i Bayern visat sig vara ofördelaktigt, att desamma hava linjebefäl gemensamt med angränsande huvudbanor, under det att organisationen av de under de Österrikiska sydbanorna lydande lokalbanorna, vilka i förhållande till huvudlinjerna äro helt och hållet fristående, visat sig vara synnerligen lycklig. På grund av vad som i dessa hänseende av vederbörande tjänstemän anförts vid kommitténs besök i de olika länderna, har kommittén blivit övertygad därom, att lokalbanor så vitt möjligt icke böra inordnas i den vanliga distrikts- och sektionindelningen. Den närmare motiveringen för denna åsikt har kommittén uttalat i ovannämnda sammanfattning.

*Lokalbaneförvaltning.*

För lokalbanornas utveckling skulle det helt säkert vara mest förmånligt, om den centrala ledningen av dessa banor utövades genom en särskild för lokalbanedriften inrättad avdelning inom Kungl. Järnvägsstyrelsen. Men då utsträckningen av de bandelar, å vilka lokalbanedrift kan påräknas ifrågakomma, ännu är relativt ringa, måste enligt kommitténs förmenande inrättandet av en sådan avdelning inom styrelsen tillsvidare anstå. Härmed har kommitténs åsikt, att huvudledningen av lokalbanorna bör centraliseras, dock icke rubbats. Denna ledning måste centraliseras, om lokalbanorna skola erhålla den likformiga och rationella skötsel som erfordras. Genom en centralisering skulle också vinnas den fördelen, att arbetsfältet för den ledande myndigheten bleve större, vilket borde hava till följd, att denna myndighet finge ett större intresse för lokalbanedriften. På grund härav anser kommittén, att de blivande lokalbanorna böra ställas utanför de olika distrikten och sektionerna samt oavsett det geografiska läget tillsvidare läggas direkt under en viss distriktsförvaltning. Denna distriktsförvaltning benämnes i avseende å handläggandet av ärenden rörande lokalbanorna i det följande lokalbaneförvaltningen.

Lokalbanornas skilda geografiska läge anses icke utgöra hinder för en anordning av nyss angivna slag. I detta avseende tillåter sig kommittén ännu en gång erinra om, att den gemensamma ledningen av samtliga de över

ett mycket vidsträckt område spridda lokalbanor, som lyda under de Österrikiska sydbanorna, är förlagd till Wien.

*Lokalbaneinspektör.*

Det omedelbara centrala befälet över lokalbanorna bör utövas av en utav Järnvägsstyrelsen särskilt utsedd tjänsteman. Denne, som i det följande benämnes lokalbaneinspektör, bör utgöras av en tjänsteman, vilken har att i distriktsförvaltningen föredraga alla ärenden rörande lokalbanorna. Så länge lokalbanorna icke äro av större utsträckning, bör den person, vilken förordnas såsom lokalbaneinspektör, kunna förena denna syssla med annan ordinarie befattning.

Lokalbaneinspektör bör förordnas, även om den centrala ledningen av lokalbanorna förläggas till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Lokalbaneinspektören bör vara det förmedlande organet mellan lokalbaneförvaltningen och vederbörande lokalbanor.

*Banförvaltare.*

Om lokalbanorna på ifrågasatt sätt ställas under en särskild förvaltning, blir det nödvändigt att ställa en särskild tjänsteman i spetsen för varje lokalbana. Denne tjänsteman, som i det följande benämnes banförvaltare, bör direkt subordnera under lokalbaneinspektören. Banförvaltaren bör samtidigt med det, att han utför de åligganden, som tillkomma honom såsom banförvaltare, tjänstgöra såsom föreståndare för någon av lokalbanans stationer.

Vid utväljandet av den station, som banförvaltaren skall förestå, bör föreningsstationen med huvudlinjen helst undvikas. Föreståndaren för en station av sistnämnda slag torde nämligen i regel icke få tillräcklig tid övrig för skötseln av en lokalbana, sedan han uppfyllt de åligganden, som tillkomma honom i egenskap av stationsföreståndare. Därtill kommer, att föreståndaren för föreningsstationen måste lyda under huvudlinjens befäl, på grund varav han icke kan lämnas den frihet att utan föregående anmälan när som helst företaga inspektionsresor, som är nödvändig för en banförvaltare. Dylik frihet kan däremot medgivas föreståndaren å annan station vid lokalbanan.

Är lokalbanan av större längd, eller äro göromålen ändock av större omfattning, bör banförvaltaren kunna befrias från skyldigheten att samtidigt vara stationsföreståndare. En sådan anordning torde dock endast undantagsvis behöva vidtagas. Bland de Österrikiska sydbanornas många lokalbanor förekomma endast fyra sådana fall.

Förordnandet att vara banförvaltaren bör gälla endast tillsvidare eller under viss period. En dylik post kräver nämligen, att innehavaren framför allt besitter full vigör, varför det är antagligt, att en person, som några år tjänstgjort såsom banförvaltaren, kan behöva ersättas med en yngre kraft. Banförvaltaren bör nämligen vara i hög grad ägnad att personligen direkt ingripa i tjänstens alla grenar.

Om möjligt bör till banförvaltaren utses en person, som har någon teknisk underbyggnad eller har arbetat inom bantekniska facket.

Kommittén har velat uttala det önskvärda i nyssnämnda kombination, men inser tillfullo svårigheten i att alltid och särskilt till en början finna personer, som uppfylla dessa betingelser. Skulle det i visst fall icke vara möjligt att till banförvaltare erhålla en person med nyssnämnda kvalifikationer, bör man i Sverige liksom i utlandet kunna hjälpa sig fram genom att såsom banförvaltare anställa en duglig trafikman samt lämna denne biträde av en särskilt duglig bannmästare eller — vid korta lokalbanor — en banförman. En dylik anordning är för övrigt icke någon nyhet för svenska förhållanden. Vid de flesta mindre enskilda järnvägar kan trafikefven, ehuru själv icke tekniker, vara föreståndare även för de tekniska avdelningarna. Huvudvikten måste i varje fall läggas därpå, att banförvaltaren är fullt hemmastadd och erfaren i den rena trafiktjänstens olika grenar. I övrigt bör gälla, att till en banförvaltaretjänst skall ifrågakomma endast sådan person, som har särskild praktisk läggning, som med förstånd och urskillning kan föra befäl, och som har förståelse för innebörden av vad som fordras av en banförvaltare.

Lokalbaneförvaltningen bör förordna ställföreträdare för banförvaltaren, på det att banförvaltartjänsten skall bli behörigen skött, om banförvaltaren av någon anledning hindras att tjänstgöra. Ifrågavarande ställföreträdare bör helst utses bland de tjänstemän, som äro placerade å banförvaltarens egen station, men kan även utgöras av föreståndaren för en annan av lokalbanans stationer.

*Banförvaltarens ställföreträdare.*

Trafikplatserna vid en lokalbana böra enligt kommitténs åsikt hava följande organisatoriska indelning:

1. *Hållplats, mindre.*

Till denna grupp böra räknas sådana obemannade trafikplatser, vid vilka endast personer och resgods samt, under förutsättning att inlastningen i tåget ombesörjes av avsändaren och lossningen av emottagaren, stycke gods i sändningar om högst 100 kg. vikt per kolla expedieras. Expedieringen bör ombesörjas av tågpersonalen.

*Olika trafikplatserns bemanning och öppenhållande m. m.*

2. *Hållplats, större.*

Hit räknas med fast anställd vakt eller banagent (se nedan) bemannade trafikplatser, vid vilka expedieras personer, resgods och stycke gods.

3. *Lastplats för vagnlastgods.*

Även dylik plats bör vara obemannad. Expeditionstjänsten ombesörjes av en moderstation (se nedan). Vagnars av- eller tillkoppling utföres genom tågbeväringens försorg. Sådan obemannad plats kan, såsom förut nämnts, vara kombinerad med en obemannad hållplats.

4. *Håll- och lastplats.*

Vid en dylik plats, som bör vara bemannad med fast anställd vakt eller banagent, bör expeditionsbefogenheten vara oinskränkt.

5. *Häll-, last- och mötesplats.*

Platsen bör vara bemannad med fast anställd vakt. Expeditionsbefogenheten bör vara oinskränkt.

6. *Station.*

Vid dylik plats bör föreståndaren vara väl kvalificerad. Expeditionsbefogenheten bör vara oinskränkt.

I regel böra föreståndarna för håll- och lastplatser, vare sig dessa äro mötesplatser eller icke, ensamma utföra det vid resp. platser förekommande arbetet. Kan biträde icke helt och hållet undvaras, bör sådant lämnas av tågpersonalen under tågens uppehåll å trafikplatsen eller av personal, som jämväl utför banbevakning.

Vid större trafikplatser kunna dock i erforderliga fall särskilda personer anställas såsom biträden åt föreståndaren. Å hem- eller vändstation för tågpersonal bör denna vid behov tagas i anspråk för stationstjänst.

I erforderliga fall böra tillfälliga arbetare antagas för utförande av visst arbete å trafikplats. Även familjemedlem bör vid behov kunna mot ersättning användas såsom biträde eller avlösning åt föreståndaren för trafikplats.

Trafikplatserna vid en lokalbana böra i regel hållas stängda vissa tider av dagen.

*Moderstation.* Såsom dels av det föregående, dels av det efterföljande framgår, har kommittén tänkt sig, att vissa trafikplatser skulle vara <sup>2</sup>obemannade, och att andra åter skulle bemannas med en personal, av vilken det icke kan fordras, att den skall besitta tillräckliga insikter för utförande av samtliga de olika göromål, särskilt i avseende å expeditionstjänsten, vilka kunna ifrågakomma vid vederbörande plats. Om en dylik anordning skall bliva utförbar, måste nu ifrågavarande trafikplatser lämnas bistånd av andra, med fullt kvalificerad personal utrustade trafikplatser. Sådana platser, i det efterföljande benämnda moderstationer, skola därför utses för var och en av de mindre trafikplatserna.

Anordningar av nu ifrågavarande slag förekomma, såsom förut omnämnts, i stor utsträckning vid de av kommittén besökta utländska lokalbanorna. Förfaringsättet är för övrigt icke alldeles okänt vid de svenska statsbanorna. En huvudstations förhållande till underlydande hållplats eller håll- och lastplats kan nämligen i stort sett jämföras med förhållandet mellan moderstation och underlydande station. Systemet har dock blivit betydligt mera utvecklat vid nyssnämnda utländska järnvägar än vid de svenska statsbanorna, beroende därpå, att under moderstation lydande trafikplatser i utlandet i regel tillmätts större expeditionsbefogenhet än de svenska håll- och lastplatserna.

En moderstation är sålunda en icke oviktig faktor i en lokalbanas organisation. Såsom moderstation kan förordnas varje fullständig station, som

*Moderstationer (Reserv?) Fläcke, Linné & Linné S, Karlavä*

blivit bemannad med så kvalificerad personal, att den kan leda och undervisa personalen vid en annan trafikplats samt fullgöra en del arbeten för denna plats. Hinder möter icke, att föreningsstationen med huvudlinjen också förordnas såsom moderstation för annan trafikplats vid lokalbanan.

Redan av det förut anförda har framgått, att kommittén icke anser det erforderligt att vid varje särskild lokalbana anställa en person med högre banteknisk bildning. Den högre bantekniska kunskap, som kan erfordras å lokalbanorna, bör företrädas av lokalbaneförvaltningen.

Däremot torde det bliva nödvändigt att vid varje lokalbana anställa en person med praktisk utbildning i till banunderhållet och dylika arbeten hörande göromål. Är icke banförvaltaren förfaren i detta hänseende, bör en bannmästare anställas såsom biträde åt banförvaltaren. Men även om banförvaltaren är utbildad i nyssnämnda avseende, bör bannmästaren anställas, då lokalbanans längd överstiger cirka 50 kilometer.

A lokalbana, där bannmästare icke förekommer, torde i stället böra anställas en särskild banförman. Å lokalbana av särskilt stor längd bör såväl bannmästare som banförman kunna anställas. Givetvis kunna, då så är behöfligt, flera tjänstemän av nyssnämnda kategorier anställas.

Bannmästaren (banförmannen) bör vara så kvalificerad, att han utan bistånd av annan bantekniskt bildad person kan leda underhålls- och dylika arbeten vid banan.

Kommittén anser likaledes, att den högre maskintekniska kunskap, som kan erfordras vid lokalbanorna, bör företrädas av lokalbaneförvaltningen. Vid varje särskild lokalbana bör dock finnas en tjänsteman, som besitter sådan praktisk erfarenhet i verkstadstjänst, att han kan själv utföra eller leda utförandet av mindre reparationsarbeten å lokomotiv- och vagnmateriel m. m. Sistnämnda tjänsteman, vilken, då så befinnes lämpligt, även bör förrätta tjänst såsom lokomotivförare, torde kunna benämnas lokomotivförman.

Lokomotivförmannen bör icke utöva något direkt befäl över den övriga lokomotivpersonalen annat än inom verkstaden.

Vid varje lokalbana bör anordnas en mindre reparationsverkstad, där mindre felaktigheter å rullande materiel kunna avhjälpas, enklare inventarier kunna förfärdigas och bristfälliga sådana repareras. Såsom närmaste ledare för verkstaden bör lokomotivförmannen tjänstgöra. I övrigt böra ifrågakommande arbeten i verkstaden utföras av lokomotivpersonalen med biträde vid behov av annan vid lokalbanan anställd yrkeskunnig personal.

Putsningen av lokomotiven bör utföras av de såsom eldare tjänstgörande tjänstemännen med biträde i erforderliga fall av personal, som utför arbete å tåg, stationer eller bana.

Kommittén anser, att vid lokalbanorna banunderhållsarbetet helt och hållet bör skiljas från bevakningen av banan. Härigenom torde ett mera ra-

*Bannmästare.  
Banförman.*

*Lokomotiv-  
förman.*

*Personal för  
verkstads o. d.  
tjänst.*

*Personal för  
banbevakning  
och banunder-  
håll.*



tionellt underhållsarbete kunna erhållas. Utbytet av det underhållsarbete, som vid de svenska statsbanorna för närvarande utföres av banvakterna, blir mången gång helt ringa, beroende bl. a. därpå, att avbrott i arbetet måste göras för utförande av baninspektion och postning för tåg.

Såsom förut anförts har kommittén antagit, att trafikplatserna vid en lokalbana i regel skola hållas stängda vissa tider av dagen. På grund härav anses sådana anordningar kunna vidtagas, att en såsom föreståndare för eller biträde vid en trafikplats anställd vakt även får utföra den dagliga inspektionstjänsten å en viss bansträcka. I vissa fall kan det vara lämpligt, att en vakt till övervägande delen användes i inspektionstjänst. I sådant fall bör dock inspektionssträckan utmätas längre än vanligt. I vissa fall kan inspektionen även ordnas så, att vakten får göra stationstjänst vid en eller flera stationer, där han för detta ändamål bör inträffa å tider, då biträde erfordras, såsom vid möteståg, då tågsätt skola rengöras o. s. v.

För banunderhållet bör anlitas tillfälligt arbetsmanskaper. Detta arbetsmanskaper, som i på lämpligt sätt uppdelade arbetslag bör efter behov förflyttas mellan de olika arbetsplatserna, bör även till antalet växla efter behovet. Såsom förman för sådant arbetslag bör användas en fast anställd vakt.

*Banagent.* Å trafikplats, som måste vara bemannad, men där full sysselsättning för en person varken finnes eller kan anordnas genom kombinerad av föreståndaretjänsten med baninspektions- eller annan lämplig tjänst, bör en utom järnvägen stående, i närheten av trafikplatsen boende person anställas såsom föreståndare. Sådant person, vilken här benämnes banagent, bör dock endast anställas under förutsättning, att en dylik åtgärd visar sig bli värdt billigare än att såsom föreståndare för trafikplatsen använda en vid järnvägen fast anställd person.

Banagent bör anställas genom lokalbaneförvaltningen medelst kontrakt. (Exempel å dylika kontrakt finnas intagna i bilagorna 1 och 14.)

Vid bestämmandet av banagents tjänstgöringstid bör hänsyn tagas därtill, att banagenten skall i möjligast ringa utsträckning störas i sin borgerliga sysselsättning.

*Platsombud.* Om det skulle befinnas, att nämnvärda olägenheter för trafikanterna uppstå därigenom, att viss trafikplats är obemannad, och att tillräcklig anledning för järnvägen att därstädes anställa personal likväl saknas, bör utrönas, huruvida dessa olägenheter kunna avhjälpas därigenom, att trafikanterna själva anställa en person, som tager hand om och, då så är behöfligt, förvarar ankommande och avgående gods. Skulle anställandet av ett sådant platsombud befinnas önskvärdt, bör vederbörande banförvaltare söka överenskomma med trafikanterna härom.

Ett sådant ombud bör icke på något sätt vara anställt av järnvägen och bör således icke erhålla någon gottgörelse av denna.

Platsombud bör anskaffa och till järnvägen överlämna fullmakter för de trafikanter, vilkas intressen han skall tillvarata.

Järnvägen bör dock träffa skriftlig överenskommelse med platsombudet därom,

att ombudet dagligen mottager de till trafikplatsen med vissa angivna tåg ankommande ilgods-, styckegods- och vagnslastsändningar, som han enligt nyssnämnda fullmakter äger omhändertaga, jämte till sändningarna hörande fraktsedlar,

att han förvarar och övervakar dylika sändningar, tills de äro ställda till mottagarens disposition,

att ankommet gods endast utlämnas till mottagaren mot kvitto och mot erläggande av på godset vilande frakt- och andra omkostnader,

att ombudet skall ställa godkänd säkerhet för fraktavgifter m. m. och på grund av denna åtnjuta fraktkredit för viss kortare tidsperiod,

att ombudet på avsändares begäran mottager gods, som skall med bantåg försändas, varvid statens ansvar för godset börjar, då tågchefen utan anmärkning mottagit och kvitterat detsamma,

att ombudet i avseende å sättet för avlämnande och mottagande av gods vid trafikplatsen skall ställa sig till efterrättelse de föreskrifter järnvägen kan finna skäl härför utfärda, samt

att ombudet icke får av trafikant uttaga större belopp än frakthandlingarna utvisa med tillägg av det kommissionärsarvode, som mellan järnvägen och eventuellt de trafikanter, som ursprungligen antagit ombudet, å ena och platsombudet å andra sidan är överenskommet.

Kommittén har tidigare påvisat, att vid lokalbanorna i utlandet i största möjliga utsträckning användes personal, tillhörande de lägsta personalgrupperna. Ett liknande tillvägagångssätt torde även böra användas vid blivande lokalbanor i Sverige. Ehuruval tjänstgöringen vid en lokalbana kan vara i flera avseenden likartad med tjänstgöringen vid huvudlinjen och liksom denna fordrar stor noggrannhet, är det ofrånkomligt, att arbetet vid huvudlinjen är till följd av den större tågfrekvensen och tåghastigheten m. m. såväl mera krävande som förenat med större fara än arbetet vid en lokalbana.

Vid de lokalbanor, där trafiken är av liten omfattning, kunna de olika arbetsgrenarna, därest icke ett större antal tjänstemän än förhållandena kräva, skall till men för ekonomin anställas, icke så skarpt avgränsas och uppdelas å olika personer som vid huvudbanorna. Föreståndaren för en mindre trafikplats vid en lokalbana måste sålunda ofta själv utföra godslastning och renhållningsarbete m. m. Person, som vid en lokalbana skall sköta en lokomotivförarens åligganden, måste utföra arbete i reparationsverkstaden. En tågchefen måste biträda vid växling och andra stationsgöromål, o. s. v.

*Personalens  
rekrytering  
och tjänste-  
ställning.*

En lokalbanetjänsteman, som sköter en befattning, vilken vid en huvudlinje kräver en tjänsteman i befälsställning, på grund av att andra tjänstemän äro honom underställda, måste, såsom ovan antytts, oftast ensam eller med endast ringa hjälp utföra ifrågakommande arbete. Befälsställning för denne tjänsteman är sålunda ej behöfvlig och ej heller lämplig, enär av honom, såsom nyss pavisats, kan fordras ombesörjandet av även mera underordnade sysslor.

En av de viktigaste faktorerna i lokalbaneväsendet är, att den vid huvudlinjen förekommande uppdelningen i olika »avdelningar» i möjligaste mån undvikas. Det måste nämligen i avseende på lokalbanedriften redan från början fastslås, att en viss tjänsteman endast i undantagsfall är hänvisad till ett visst arbete. En lokalbanetjänsteman måste vara skicklig och villig till alla förekommande arbeten, som rimligtvis kunna av honom fordras. Kommittén vill särskilt framhålla, att detta är av ekonomiska skäl nödvändigt vid lokalbanorna. En sådan anordning är för övrigt icke någon nyhet, enär densamma länge eftersträfvats vid de svenska statsbanorna. Hittills har densamma dock icke hunnit tränga igenom. De i detta hänseende utfärdade skriftliga erinringarna hava nämligen hittills i stort sett icke haft asyftad verkan.

Enär det är av stort värde, att bland den personal, som erfordras för den rena järnvägsdriften, även finnas personer, som äro kunniga i de vid järnvägen ifrågakommande yrken, så att lokalbanan genom egen personal må kunna utföra det mesta av det vid banan erforderliga underhålls- och reparationsarbetet, böra vid lokalbanorna under benämning »vakt» på ordinarie stat så vitt möjligt anställas yrkeskunniga personer, såsom maskinarbetare, smeder, snickare, byggnadsarbetare, målare o. s. v., helst uppsökta bland huvudlinjernas extra personal eller byggnadspersonalen. Dessa personer kunna sedermera i sinom tid överflyttas till huvudlinjen, därest de visat sig för tjänsten lämpliga och äro förtjänta av befordran. Genom sistnämnda anordning skulle även det målet ernås, att lokalbanepersonalen finge samma befordringsmöjligheter som personalen vid huvudlinjen.

Den vid en lokalbana anställda ordinarie personalen torde böra erhålla följande tjänsteställning:

*Föreståndare för trafikplats.*

Bör i regel utgöras av *vakt* men bör å större station även kunna utgöras av *stationsmästare* eller *stationsinspektör*.

*Banmästare.*

Torde böra jämställas med banmästare vid huvudlinje.

*Banförman.*

Torde böra jämställas med banvaktsförman vid huvudlinje.

*Lokomotivförman.*

Torde böra jämställas med lokomotivförare å huvudlinje.

*Eldare med lokomotivförarekompetens:* tjänstgör som lokomotivförare. Bör jämföras med eldare å huvudlinje.

*Vakt.*

Tjänstgör såsom föreståndare vid mindre trafikplats, eller såsom tågchefhavare, eller användes i stationsarbete, eller för daglig baninspektion, eller såsom förman för arbetslag, eller för arbete, som vid huvudlinjen tillkommer eldare eller vagn- och stallkarlar o. s. v. Dylik tjänsteman, som även bör kunna användas i en eller flera av ovannämnda tjänstegrenar, bör jämföras med tjänsteman av stationskarlsgrupp vid huvudlinje.

### Arbetsordning.

Då lokalbanorna i regel icke torde vara några vinstgivande företag, är det av vikt, att de ställas under en god, kraftig och förstående ledning, varigenom utsikten att få desamma ekonomiskt tryggade blir så stor som möjligt. Förutsättningarna härför äro dock, att ledningen icke är bunden vid allt för stränga former, och att densamma gives tillfälle att så intimt blicka in i den ekonomiska ställningen, att den till fullo kan bedöma denna. Särskilt sistnämnda förhållande är av största vikt. Lika väl som det i det privata livet är nödvändigt att känna tillgångarna för att därefter kunna rätta utgifterna, lika nödvändigt är det för de ledande männen vid lokalbanorna att i grund och botten känna dessa banors ekonomiska förhållanden, därest ett någorlunda gott resultat skall kunna uppnås. I detta hänseende bör särskilt ihågkommas, att en lokalbana på grund av sina i ekonomiskt avseende jämförelsevis små resurser ej får jämföras med en huvudbana.

*Allmänna  
regler. Sär-  
skild bokfö-  
ring.*

På grund av vad nu anförts håller kommittén före, att utgifter och inkomster vid lokalbanorna böra bokföras för sig och således skiljas från huvudlinjernas utgifter och inkomster. För varje lokalbana bör sålunda finnas särskild bokföring och upprättas särskilt bokslut. Härav följer även, att en lokalbana bör icke endast debiteras sin efter kilometertal eller annan lämplig grund beräknade andel i gemensamma kostnader för förvaltning och kontroll m. m. utan även tillföras vederbörliga andelar i fraktavgifter m. m.

Ett sådant bokföringssätt skulle icke blott visa varje särskild lokalbanas ekonomiska ställning utan även möjliggöra jämförelser mellan olika lokalbanor. För den, som har att leda en sådan bana, skulle detta i sin tur bliva en drivfjäder till sparsamhet och en sporre att söka uppjobba trafiken.

På grund av vad som sålunda anförts anser kommittén, att den arbets- och utgiftsökning, som komme att uppstå genom ett särskiljande av utgifterna och inkomsterna på nu ifrågakvarande sätt, skulle bliva av ringa be-

tydelse i jämförelse med den fördel i avseende å lokalbanornas skötsel, som härigenom skulle uppkomma.

*Lokalbaneförvaltningens och lokalbaneinspektörens befogenhet och åligganden.*

Lokalbaneförvaltningen bör i avseende å lokalbanorna i huvudsak tillmätas samma befogenhet och åligganden, som tillkomma distriktsförvaltning i avseende å underlydande distrikt. Dock böra de åligganden, som enligt gällande instruktion och arbetsordning tillkomma de särskilda avdelningsföreståndarna inom distriktsförvaltningarna, inom lokalbaneförvaltningen påvila den tjänsteman, som är förordnad såsom lokalbaneinspektör. Skulle denne icke äga tillräcklig förfarenhet i viss tjänstegren för beredande eller avgörande av visst ärende, bör han samråda med vederbörande ban-, maskin- eller trafikdirektör. Utgöres lokalbaneförvaltning ej av distriktsförvaltning utan av en avdelning inom Kungl. Järnvägsstyrelsen, bör lokalbaneinspektören i erforderliga fall samråda med vederbörande byråchef i Styrelsen.

Det bör särskilt åligga lokalbaneinspektören att på grund av räkenskaper och i övrigt inkomna uppgifter följa den ekonomiska utvecklingen inom varje särskild lokalbana samt att efter jämförande sammanställningar av de olika banornas uppgifter vidtaga de åtgärder, som kunna vara ändamålsenliga.

*Banförvaltarens befogenhet och åligganden.*

De åligganden, som enligt kommitténs åsikt böra tillkomma banförvaltaren, hava ansetts böra sammanfattas sålunda.

Banförvaltaren åligger i allmänhet att utöva den omedelbara ledningen av lokalbanan i sin helhet. Han skall utöva personlig tillsyn över alla tjänstegrenar och skall i egenskap av närmaste befäl över den vid lokalbanan anställda personalen upprätta arbetsplan och fastställa tjänstgörings- turlistor för nämnda personal. Han skall kontrollera, att personalen fullgör sina åligganden, och sörja för, att allt fungerar väl. Grövre förseelser från personalens sida är han skyldig anmäla till lokalbaneinspektören. Mindre fel skall han däremot själv söka rätta. Han skall så långt sig göra later följa det arbete, som utföres av var och en av den honom underställda personalen, samt låta sig angeläget vara, att denna personal, särskilt banagenterna och hållplatsföreståndarna, erhåller erforderlig undervisning och tydliga instruktioner. Han skall ansvara för, att underlydande personal examineras i vederbörliga instruktioner, reglementen o. d. samt föra anteckningar häröver.

Banförvaltaren skall antaga och entlediga tillfällig personal, inom föreskrivna gränser bestämma avlöningen för denna personal, bestämma angående sjukavlöning åt därtill berättigad icke ordinarie personal samt med undantag för stationsföreståndare, lokomotivförmannen, banmästaren och banförmannen placera den vid lokalbanan anställda personalen.

Banförvaltaren skall tilldela därtill berättigad personal bostad in natura i erforderliga fall genom förhyrande av bostadslägenhet, och skall han föra boställsstat för lokalbanan. Kan lokalbanan tilldelad lägenhet icke dispo-

neras såsom bostad åt tjänsteman, skall banförvaltaren därom ingiva anmälan till lokalbaneinspektören med förslag till lägenhetens användande.

Banförvaltaren skall vår och höst hålla brandsyn vid lokalbanan.

Banförvaltaren skall anskaffa beklädnad in natura åt därtill berättigad personal.

Han skall tillse, att underlydande, som handhava kassa- och räkenskaps-göröml, med ordning och reda fullgöra sina åligganden i detta hänseende.

Banförvaltaren skall verkställa eller deltaga i undersökningar angående disciplinära eller andra mål.

Banförvaltaren skall föra erforderliga personaluppgifter samt förordna vikarier vid tjänstledighet, sjukdom e. d. tillfällen.

Han skall avgiva yttrande över underlydandes ansökningar till ledigförklarade befattningar ävensom eljest över ledigförklarade befattningar inom lokalbanan.

Banförvaltaren skall aktgiva å de på trafiken inverkande förhållandena samt söka förskaffa sig kännedom om den trafikerande allmänhetens behov och önskningsar.

Banförvaltaren skall särskilt vinnlägga sig om lokalbanans ekonomiska skötsel och i detta avseende vidtaga eller föreslå sådana förenklingar eller förbättringar, som kunna underlätta trafikens skötsel och befrämja ekonomin.

Banförvaltaren skall godkänna räkningar för lokalbanans behov samt ansvara för utbetalningarnas behörighet.

Han skall upprätta och godkänna avlöningslistor för lokalbanans personal.

Banförvaltaren skall omedelbart efter varje månads utgång till lokalbaneinspektören för granskning insända lokalbanans avskrifter av månadens inkomst- och utgiftsallegater.

Banförvaltaren skall ombesörja bokföring för lokalbanan och till lokalbaneinspektören ingiva bokslutsrapporter.

Han skall avgiva tjänsterapport för lokalbanan ävensom upprätta specificerat förslag till arvodes- och kostnadsstater för samma bana.

Banförvaltaren skall föra liggare över de till lokalbanan utlämnade inventarierna samt årligen inventera desamma ävensom i erforderliga fall föranställa om underhåll eller utbyte av inventarierna. Han äger att vid lokalbanans verkstad låta tillverka erforderliga nya inventarier i den utsträckning, sadant kan ske med tillgänglig personal och befintliga arbetsmedel. I övrigt äger han att antingen hos närmaste distriktsförråd rekvirera för lokalbanan erforderliga inventarier och materialier eller, om detta visar sig bliya fördelaktigare, vare sig efter infordrande av anbud eller efter särskild anvisning genom uppgörelse under hand anskaffa dylika inventarier och materialier.

Det åligger banförvaltaren att noga övervaka materialförbrukningen, an-

svara för en god hushållning och vidtagna nödiga åtgärder till förhindrande av misshushållning.

Banförvaltaren skall kontrollera, att för trafiksäkerheten givna föreskrifter noggrannt iakttagas.

Han skall utgiva nödiga föreskrifter angående de olika växlarnas grundställning, och skall han förvissa sig om, att vederbörande personal inklusive banagenter hava noggrann kännedom härom.

Han skall vid sina inspektioner särskilt övervaka, att växlar och spärranordningar i föreskrivna fall hållas låsta och att låsen äro felfria samt att nycklarna förvaras på bestämd plats, då de ej äro i användning, ävensom att dessa nycklar icke handhavas av andra än därtill berättigade personer.

Vid inspektionsresor skall banförvaltaren aktgiva på, såväl att lokomotivföraren signalerar vid sådana vägövergångar och andra ställen, där signalering är anbefalld, som att tåghastigheten nedbringas i föreskriven grad vid befarandet av vägövergångar, växlar och andra platser av farlig natur.

Banförvaltaren har att leda tågens gång inom lokalbanan, att anordna de tillfälliga extratåg för såväl person- som godsbefordran, vilka erfordras för trafikens behöriga skötande, att vidtaga vid trafikrubningar erforderliga åtgärder samt att lämna tillstånd till vagnars av- eller tillkoppling å linjen. Han skall upprätta förslag till tidtabeller och normalplan för tågsätten ävensom ombesörja tryckning av tjänstgöringstidtabellen och granskning av anslags- e. d. tidtabeller.

Tågbefälhavare- och lokomotivförarerapporterna skola av banförvaltaren granskas.

Han skall ombesörja vagnfördelningen för lokalbanan.

Övervakandet av den maskintekniska tjänsten tillkommer likaledes banförvaltaren, och skall han därvid, då så är behöfligt, samråda med föreståndaren för viss, närbelägen reparationsverkstad vid huvudlinjen.

Banförvaltaren skall ordna lokomotivens tjänstgöringsturer.

Lokomotivs försättande ur tjänst för pannrengöring, grundligare omseende eller revision skall regleras efter överenskommelse mellan banförvaltaren och nyssnämnda verkstadsföreståndare.

Banförvaltaren skall ytterligare tillse, att tågsätten hållas snygga och i gott stånd.

Skadad vagn skall av honom insändas till verkstad, därest icke skadan kan avhjälpas å lokalbanan.

Banförvaltaren skall månadsvis upprätta uppgift över dels lokomotivens tjänstgöring, dels de för lokomotivtjänsten konsumerade materialerna, vilka uppgifter skola för granskning överlämnas till lokalbaneinspektören.

Banförvaltaren skall ordna, leda och övervaka inspektionen av banan samt underhållet av banan med därtill hörande byggnader och anläggningar, och skall han i regel två gånger årligen gående inspektera varje del av lokal-

banan, såvida icke på grund av lokalbanans större längd undantag från denna regel är medgivet. Vid inspektionen skall banförvaltaren vara åtföljd av bannmästaren resp. banförmannen, och skall han därvid särskilt aktgiva på, att banvallen med sina vattengenomlopp och dräneringar, vägövergångar, spåret, bangårdarnas spårssystem jämte andra bangårdsanordningar ävensom byggnader äro i fullgott skick, samt att inskränkning i avseende på fria rummet icke förekommer. Felaktigheter skola genom banförvaltarens försorg omedelbart avhjälpas.

Banförvaltaren skall tillse, att anbefallt nybyggnads- och underhållsarbete utföres.

Banförvaltaren skall avsluta kontrakt angående utarrendering av gräskörd samt områden för jordbruk.

Banförvaltaren äger medgiva tillfälliga upplag vid lokalbanan och tillfälliga överkörsvägar å linjen.

Banförvaltaren skall årligen till lokalbaneinspektören ingiva förslag till nybyggnads- och underhållsarbeten vid lokalbanan.

Banförvaltaren skall genom anslag å därför lämpliga ställen tillkännagiva de tider, då sändningar mottagas vid obemannad trafikplats. Dessa anslag, som i främsta rummet skola uppsättas dels vid den ifrågavarande trafikplatsen, dels vid närmaste trafikplats å ömse sidor om nyssnämnda plats, dels ock vid kommunalbyggnaderna i de orter, som därav beröras, skola även angiva de särskilda villkoren för befordran av sändningar till och från den obemannade trafikplatsen.

Banförvaltarens ställföreträdare bör tillkomma att handlägga de löpande göromålen, särskilt i avseende å tågledning, vid de tillfällen, då banförvaltaren på grund av inspektionsresa eller annan anledning är förhindrad att själv handlägga dessa göromål.

*Ligganden  
för banför-  
valtarens  
ställföre-  
trädare.*

Moderstation bör tilläggas följande skyldigheter i avseende på underlydande trafikplatser, nämligen:

*Moder-  
stations ålig-  
ganden.*

- att föra förteckning över inventarierna,
- att ombesörja i tjänsten förekommande skriftväxling,
- att rekvirera, bokföra och utdela nödiga formulär,
- att rekvirera biljetter,
- att uppgöra specialtariffer,
- att upprätta den dagliga vagnrapporten,
- att bokföra och anmäla skadade vagnar,
- att ansvara för kassaväsendet, vartill även hörer förandet av minnesanteckningar över regelbundet återkommande utgifter och inkomster,
- att enligt av banförvaltaren lämnade anvisningar upprätta statistiska uppgifter,
- att tillvarataga och inreversera upphittade och kvarglömda föremål,



att efter undersökning besvara anmärkningar, som blivit gjorda på grund av kontroll eller inspektion,

att meddela den eller de underställda trafikplatserna behövlige eller begärda upplysningar samt

att ombesörja bokföring och redovisning av befodringsavgifter i de fall, då detta icke är pålagt den underlydande trafikplatsen själv.

*Banmästarens åligganden.*

Banmästaren bör vara direkt underställd banförvaltaren samt skyldig ställa sig dennes föreskrifter angående tjänstens utövande till efterriktelse. Banmästaren bör vara inför banförvaltaren i främsta rummet ansvarig för, att banunderhållet utföres på ett tillfredsställande sätt.

Banmästare vid lokalbana bör i övrigt ställa sig de i »Instruktion för banmästare» meddelade bestämmelser i tillämpliga delar till efterriktelse.

Banmästare bör särskilt åligga:

att hålla banans över- och underbyggnad, husbyggnader och övriga anläggningar i gott stånd, och att så långt möjligt är deltaga i och övervaka det dagliga underhållsarbetet,

att övervaka, att den dagliga baninspektionen fullgöres,

att granska inkomna rapporter angående fullgjord baninspektion och vidtaga i anledning av nämnda rapporter erforderliga åtgärder,

att minst en gång i månaden till fots inspektera varje del av banmästaresträckan och dessutom minst 2 gånger i veckan befara densamma med dressin,

att öva tillsyn över telefon- och andra elektriska ledningar samt vaka över, att dessa hållas i tjänstbart skick, ävensom föranstalta om utförande av erforderliga underhållsarbeten å dylika ledningar,

att varje vecka till banförvaltaren avgiva skriftlig rapport över banunderhållet med angivande av den under veckan använda arbetsstyrkan,

att till banförvaltaren anmäla nya dräneringsföretag, som befaras tillföra mera vatten eller ändra vattenkvantiteterna i banans vattengenomlopp,

att äga noggrann kännedom om banans äganderätt i avseende på grund och mark och andra dylika förhållanden och att ofördröjligen till banförvaltaren anmäla intrång på denna egendomsrätt,

att uppmärksamma, då lättantändligt föremål finnes i närheten av banans anläggningar, och att i sådant fall för vederbörande ägare framhålla faran för antändning genom lokomotiv,

att hos banförvaltaren i god tid rekvirera för banunderhållet behövlige materialier och effekter,

att anskaffa behövlige manskap för banunderhållet, samt

att leda och lämna erforderliga föreskrifter för reparationslagets arbeten.

Vad här ovan sagts angående banmästaren bör även gälla banförmannen, därest sådan blivit anställd i stället för banmästare.

Lokomotivförmannen bör närmast under banförvaltaren hava närmaste uppsikten över den rullande materielen, vara föreståndare för befintlig reparationsverkstad samt inför banförvaltaren ansvara för och redovisa alla till honom samt verkstads- och lokomotivpersonalen utlämnade inventarier, och skall han särskilt aktgiva på, att med materialier och konsumtionsartiklar ekonomiskt förfäres.

*Lokomotivförmannens åligganden.*

Lokomotivförmannen åligger att turvis och i övrigt vid behov tjänstgöra a tåg såsom lokomotivförare.

För lokomotivpersonalen bör »Instruktion för lokomotivförare och eldare» i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

*Lokomotivpersonalens åligganden.*

*Eldare med lokomotivförarekompetens* bör vid lokalbana förrätta tjänst som lokomotivförare. *Vakt i lokomotivtjänst* bör förrätta tjänst som eldare och i övrigt vara skyldig att vid trafikplatserna hjälpa till med in- och utlastning av gods. Han bör även ombesörja och ansvara för lokomotivens putsning och renhållning.

All lokomotivpersonal bör i övrigt deltaga i förekommande verkstadsarbete.

För tagbefälhavare- och bromsarpersonalen bör »Instruktion för konduktörer och Packmästare» och »Instruktion för Bromsare» i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

*Tågbefälhavare- och bromsarpersonalens åligganden.*

Här ifrågakommande tagpersonal bör vara skyldig att förutom den vanliga tagtjänsten utföra eller deltaga i växlingstjänst å trafikplatserna, att utföra eller biträda vid in- och urlastning av gods, att förrätta stationstjänst i erforderlig utsträckning å hem- eller vändstation samt att ombesörja eller deltaga i renhållningen av personvagnarna.

För vakt, som är beordrad att fullgöra den dagliga baninspektionen, böra i »Instruktion för banvakter» intagna föreskrifter i tillämpliga delar lända till efterrättelse. Sådan vakt bör dessutom tillkomma följande särskilda åligganden:

*Åligganden för vakt, som förrättar den dagliga baninspektionen.*

att noggrant aktgiva på alla felaktigheter å banan, börande mindre sådana i erforderliga fall omedelbart avhjälpas och större sådana anmälas till bannmästaren.

att tillse, att växeltungorna sluta väl intill stödrälen samt

att dagligen efter fullgjord inspektion till bannmästaren insända a föreskrivet formulär upprättad rapport över inspektionen.

I avseende a obemannad trafikplats bör det åligga vakt, som fullgör baninspektion.

att tillse, att växlar och spärrbommar intaga riktiga lägen och äro låsta,

att utöva kontroll över upplag och upplagsplatser och att till moderstationen ytterligare anmäla, när upplagsplatser tagas i anspråk eller utrymmas,

att tillse, det ordning är rådande, samt

att till moderstationen anmäla, när till disposition ställda tomvagnar blivit lastade eller ankomna lastade vagnar blivit lossade.

*Äliggeranden  
för förestån-  
dare för tra-  
fikplats och  
för stations-  
personal.  
Banagens  
äliggeranden.*

För stationspersonalen bör i tillämpliga delar gälla föreskrifterna i »Instruktion för Stationsföreståndare», »Instruktion för begagnande och tillsyn av lastplatser» och »Instruktion för växlingstjänst».

Banagent bör i huvudsak åläggas:

att tillse, att trafikplatsens växlar ligga i riktiga lägen och hallas låsta i föreskrivna fall, samt att tågspåren äro hinderfria,

att i erforderliga fall ombesörja skyddssignalering,

att hålla uppsikt över trafikplatsens anläggningar,

att ombesörja renhållningen vid trafikplatsen,

att ombesörja telefonpåpassning under överenskomna tider,

att försälja biljetter,

att mottaga och utlämna gods,

att ombesörja bokföring av befordringsavgifter, att ansvara för uppbörden och, då så är särskilt överenskommet och föreskrivet, att upprätta förekommande redovisningshandlingar, samt

att ombesörja enklare skriftväxling för trafikplatsen.

### Drifttjänst.

*Kommitténs  
uppdrag i av-  
seende å  
drifttjänsten.*

Då kommittén nu går att redogöra för de driftbestämmelser, den anser erforderliga å lokalbanor, sker detta icke endast av den anledningen, att reglerna för driftens ombesörjande intimt sammanhånga med lokalbanornas såväl anordnande och organisation som transportväsende utan även på grund av det förtydligande av kommitténs uppdrag, vilket meddelats kommitténs ordförande genom särskild skrivelse, i vilken det bland annat heter, »att kommitterade givetvis böra fatta sitt uppdrag så vidsträckt, att däri jämväl ingår avgivande av förslag till för tertiärbenor erforderliga säkerhetsanordningar och föreskrifter i allmänhet».

*Förslagets  
grundval.*

Kommittén har vid utarbetandet av följande driftbestämmelser utgått från nu gällande driftbestämmelser. Skulle nya eller förändrade bestämmelser inflyta i säkerhets- och signalanordningarna, kan sålunda vad som här nedan anföres komma att röna inflytande därav. Nya synpunkter kunna också tänkas uppkomma i händelse av omarbetning eller utveckling av driftbestämmelserna å huvudbanorna.

*Största tåg-  
hastighet å  
linjen i  
allmänhet.*

Redan förut har vid upprepade tillfällen framhållits, att ringa tåghastighet är ett av villkoren för tillämpandet av enkla driftbestämmelser. Denna regel är för övrigt icke någon nyhet utan ett för länge sedan såväl känt som erkänt faktum.

Gränsen mellan större och mindre tåghastighet är vid järnvägarna i all-

mänhet bestämd till 40—60 km i timmen. Vid de svenska statsbanorna gäller sålunda bland annat, att tåg, som framföres mot spetsarna av en oförreglad växel, icke får framgå med större hastighet än 40 km. i timmen, och att tåg, som är avsett att framföras med större hastighet än 60 km. i timmen, skall vara försett med genomgående bromsinrättning. Liknande bestämmelser återfinnas för övrigt flerstädes i såväl svenska som utländska driftföreskrifter. Vad särskilt tåghastigheten å lokalbanorna i utlandet beträffar får ånyo framhållas, att densamma endast i undantagsfall är större än 40 km., och att, om denna gräns någon gång överskrides, driftföreskrifterna genast skärpas i sådan grad, att driften egentligen förlorar sin karaktär av lokalbanedrift.

Något skäl synes icke för närvarande tala för, att största tåghastigheten å de linjer av svenska statsbanorna, som kunna komma att trafikeras såsom lokalbanor, skall sättas högre än till 40 km. i timmen. Med en på sådant sätt begränsad tåghastighet torde vid svenska statsbanorna lika väl som vid järnvägarna i utlandet enklare anordningar än de vid huvudbanorna anbefallda kunna tillåtas utan att tågsäkerheten därigenom behöver äventyras. Kommittén har därför ansett sig böra förorda, att gränsen för tåghastigheten å statsbanelinje, som trafikeras såsom lokalbana, bestämmes till högst 40 km. i timmen.

Om trafikplats skall kunna skötas utan personal eller med en personal, vars kvalifikationer äro så ringa, som fallet skulle bliva beträffande de ifrågasatta banagenterna, måste ansvaret för, att tåg icke framföres genom växlar, som ligga i oriktiga lägen, eller å tågvägar, som icke äro hinderfria, till huvudsakligaste delen läggas på lokomotivföraren. För att den sistnämnde skall få tillräcklig tid på sig för att konstatera, i vilket läge växel ligger, innan tåget uppnår densamma, får tåghastigheten vid tågets annalkande till växeln emellertid icke vara för stor. Kommittén har i detta avseende tänkt sig, att tåg å lokalbana icke skulle få framföras genom växel med större hastighet än 10 å 15 km. i timmen. Med hänsyn till det relativt stora antal bemannade bromsar, varmed tågen å lokalbanorna böra utrustas (se nedan) anser kommittén, att en dylik nedsättning av hastigheten skulle möjliggöra för lokomotivförare att även under ogynnsamma förhållanden bringa sitt tåg till stopp, innan detsamma uppnår växel, som han finner intaga oriktigt läge.

För vinnande av enhetlighet bör nyssnämnda anordning att begränsa hastigheten vid tågs gång genom växel till högst 10 å 15 km. i timmen icke endast gälla trafikplatser, som äro obemannade eller förestås av banagenter, utan varje plats å lokalbana, där växel å tågspåret förekommer.

I nu ifrågavarande hänseende får kommittén särskilt åberopa, att Kungl. Järnvägsstyrelsen vid olika tillfällen medgivit, att tåg må framföras över

*Största  
hastighet vid  
tågs fram-  
förande ge-  
nom växel.*

obevakade stationer eller lastplatser med en hastighet av högst 20 km. i timmen.

*Största tåg-hastighet, då vagnar tillkopplas vid lokomotivets båda ändar.*

Såsom av det följande framgår, har ifrågasatts, att vid införandet till trafikplats av å linjen stående vagnar lokomotivet skulle kunna hava vagnar tillkopplade vid sina båda ändar. Då emellertid framförandet av ett dylikt tåg skulle ställa särskilt stora fordringar på lokomotivföraren, torde tillgodo-seendet av säkerheten fordra, att tågets hastighet skall vara helt ringa. Kommittén har tänkt sig, att tåghastigheten även i ett fall av nu ifrågavarande art skulle begränsas till högst 10 à 15 km. i timmen.

*Största hastig-het vid väg-övergång.*

På det att, såsom kommittén ifrågasatt, allmän gatu- eller vägövergång i banans plan skall kunna lämnas utan såväl avstängningsanordning som bevakning, måste tåghastigheten vid dylik plats vara så låg, att vederbörande tåg kan, om hinder för dess framförande förbi övergången uppkommer, stanna innan den sistnämnda uppnås. Jämväl i sådant fall torde en be-gränsning av tåghastigheten till högst 10 à 15 km. i timmen vara tillfyllest. I detta hänseende må särskilt åberopas, att tåghastigheten vid allmän väg-övergång vid banans plan å lokalbanor i Tyskland är begränsad till högst 15 km. i timmen, då vägövergången saknar avstängningsanordning.

*Hastighets-begränsning i lutningar och kurvor.*

De i gällande säkerhetsanordning intagna bestämmelserna angående be-gränsning av tåghastigheten i lutningar och kurvor äro icke tillämpliga be-träffande lutningar, starkare än 16 : 1000 eller kurvor med mindre radie än 250 meter. Då å blivande lokalbanor torde kunna förekomma starkare lutningar och kurvor med mindre radie än vad som sålunda är förutsett i säkerhetsanordningen, erfordras komplettering av nyssnämnda bestämmelser. Kommittén får i detta avseende erinra om, att viss hastighetsbegränsning för dylika fall angivits i den tablå över ifrågasatta tekniska bestämmelser för sekundär- och tertiärbanor, som finnes bifogad Kungl. Järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 14 maj 1910 angående plan för utredning av byggnads- och trafikeringskostnaderna för dylika banor.

*Tågs broms-bemanning.*

I omedelbart beroende av ett tågs hastighet står bemanningen av tågets bromsar. Såsom av det förut anförda framgår gälla å lokalbanorna i Tyskland och Österrike särskilda bromstabeller, upptagande högre bromstal än de å huvudbanorna tillämpade bromstabellerna. Denna större bromsbemanning å lokalbanorna betingas därav, att vissa andra säkerhetsåtgärder, exempelvis avstängningsanordningarna vid banan och tågvägsinspektionen m. m., därstädes äro mindre stränga än vid huvudbanorna.

Därest kommitténs förslag vinner beaktande, komma förhållanden, som likna de i nyssnämnda hänseende i Tyskland och Österrike rådande, att göra sig gällande även vid sådana linjer av de svenska statsbanorna, som komma att trafikeras såsom lokalbanor. På grund härav torde en särskilt för lokalbanorna gällande bromstabell böra utarbetas och fastställas. Detta synes så mycket mera nödvändigt, som till och med de vid huvudbanorna

i Tyskland gällande bromstabellerna i allmänhet upptaga högre bromstal än den i de svenska statsbanornas säkerhetsordning intagna bromstabellen.

I detta sammanhang bör även framhållas, att enligt föreskrifterna i gällande säkerhetsordning skall exempelvis i ett tåg, som framföres med en största hastighet av 15 km. i timmen, finnas lika många bemannade bromsar som i ett lika stort tåg, vilket framgår med en största hastighet av 40 km. i timmen. Det kan emellertid ej vara av behovet påkallat att utrusta förstnämnda tåg med lika många bemannade bromsar som det sistnämnda tåget. I utlandet äro också olika bromstal bestämda för olika tåghastigheter mellan 15 och 30 km. i timmen. Minskning av bromsprocenten i dylika fall skulle helt säkert vara genomförbar även vid de svenska statsbanorna. Särskilt å blivande lokalbanor, där största hastigheten för tågen i många fall icke torde komma att uppgå till ens 30 km. i timmen, skulle en sådan komplettering av bromstabellen verka personalbesparande.

Till grund för utarbetandet av bromstabellen för lokalbanorna bör så vitt möjligt läggas en betydligt kortare bromsväg än den för närvarande antagna bromsvägen. Om blivande lokalbanor, såsom kommittén tänkt sig, komma att sakna avstängningsanordningar såväl å linjen som vid gatu- och vägövergångar, kunna oförmodade hinder för tågs framförande lättare och oftare uppstå å dessa banor än å huvudbanorna. På grund härav måste å en lokalbana tåg kunna bringas att stanna på en betydligt kortare sträcka än vad som är nödvändigt å huvudbana.

*Tågens bromsväg.*

En avkortning av bromsvägen skulle bland annat medföra, att motsvarande minskning kunde medgivas i det för uppsättande av skyddssignaler bestämda avståndet från farligt ställe å banan, vilket är särskilt eftersträfvärt på grund av den ifrågasatta ringa personaluppsättningen å lokalbanorna.

Utän att vilja inlåta sig på frågan, vilken bromsväg som ur ekonomisk synpunkt kan vara den mest ändamålsenliga vid en lokalbana, vill kommittén emellertid hänvisa därtill att bromsvägen vid vissa svenska enskilda järnvägar såsom exempelvis Hör—Hörby järnväg blivit bestämd till högst 70 meter, och att bromsvägen vid de Österrikiska lokalbanorna beräknats till högst 400 meter. Kommittén anser sig dock icke böra underlåta att framhålla vikten av, att bromsväg och bromstal alltid stå i sådant förhållande till varandra att tågsäkerheten, bliver fullt betryggad.

I hög grad personalbesparande verkar det vid de Österrikiska lokalbanorna lämnade medgivandet, att i tåg, vilket är sammansatt delvis av vagnar med genomgående bromsinrättning och delvis av vagnar utan sådan bromsinrättning, samtliga genomgångsbromsade vagnar få räknas såsom bemannade bromsvagnar för tåget i sin helhet. Ett dylikt medgivande förutsätter emellertid viss begränsning av antalet icke genomgångsbromsade vagnar. Kom-

*Beräkning av bromskraften i tåg med delvis genomgående bromsinrättning.*

mittén har i detta avseende icke velat framställa något direkt förslag, enär denna fråga fordrar prövning av särskilt sakkunnig person.

*Användande  
av genom-  
gående broms-  
inrättning.*

Genomgående bromsinrättning bör användas i största möjliga utsträckning. Härigenom ökas trafiksäkerheten i hög grad och nedbringas antalet erforderliga bromsare. För att genomgående bromsinrättning skall kunna användas i så stor utsträckning som möjligt, böra de för lokalbanorna avsedda person- och stycke-godsvagnarna vara försedda med sådan bromsinrättning samt i tågen insättas närmast lokomotiven. Härigenom kan även uppvärmningen av dessa vagnar ske från lokomotiven, varigenom angfinkor kunna avvaras. Anordningen skulle visserligen få till följd, att de i tågen gående personvagnarna i vissa fall måste medfölja vid vagnsväxlingar å stationerna, men detta torde icke vid lokalbanor bli av nämnvärd betydelse. Tillvägagångssättet har för övrigt å vissa platser utan olägenhet länge praktiserats även vid huvudbanorna.

*Skyddsvagn  
eller skydds-  
avdelning.*

Genom en anordning av nyssnämnda slag skulle personvagnarna nästan alltid komma att gå främst i tågen. Under sådana förhållanden uppställer sig den frågan, huruvida det å lokalbanor är nödvändigt, att skyddsvagn eller skyddsavdelning medföres mellan lokomotivet och vagn, vari resande färdas. Kommittén förmenar, att så icke bliver förhållandet, om tåghastigheten begränsas till högst 40 km. i timmen. Såsom stöd för denna uppfattning åberopas, dels att vid svenska enskilda järnvägar skyddsavdelning endast behöver insättas i tåg, som har en största hastighet av mer än 40 km. i timmen eller medför mer än 40 vagnsaxlar, dels att i Tyskland skyddsavdelning icke i något fall behöver medföras i tåg, vars största hastighet icke överstiger 40 km. i timmen. Lokalbanetåg torde endast i undantagsfall komma att medföra flera än 40 vagnsaxlar. Bestämmelserna därom, att skyddsvagn eller skyddsavdelning skall medföras, föranleda ofta, att omfattande rörelser måste utföras vid hopväxlingen av tågen. Därjämte inträffa fall, da vagn måste medsändas tåg endast för att tjänstgöra såsom skyddsvagn, varigenom den döda tågvikten ökas. På grund härav och särskilt med hänsyn därtill, att tåghastigheten å lokalbanorna enligt kommitténs förslag icke skulle komma att överstiga 40 km. i timmen, anser sig kommittén kunna förorda, att föreskriften angående medförande av skyddsvagn eller skyddsavdelning icke måtte tillämpas å lokalbanorna.

*Ringverk å  
tåg.*

I avseende å tågens utrustande i övrigt får framhållas, att det särskilt å lokalbanor torde vara fördelaktigt att förse lokomotiven med ringverk i och för signalering vid sådana ställen, där utsikten är skymd, särskilt vid vägövergångar i banans plan, som sakna avstängningsanordningar eller som äro försedda med obehakade grindar eller bommar. Signalering med dylikt ringverk är nämligen i de flesta fall fullt tillfredsställande för nu ifrågakvarande ändamål.

På det att lokomotivföraren skall bliva satt i tillfälle att under mörker tillräckligt tidigt iakttaga såväl de i spåret förekommande växlarnas lägen som å banan möjligen uppkommet hinder för tågets framförande, är det önskvärt, att de å lokalbanorna använda lokomotiven utrustas med effektiva strålkastare. Det starka skenet från en sådan strålkastare skulle även komma att bidraga till, att tåget tidigare iakttagas av personer, som färdas i eller över banan framför tåget. Isymmerhet vid en oinhägnad bana skulle detta bliva av stor betydelse. Strålkastare för här ifrågavarande ändamål bör vara så inrättad, att dess sken kan i erforderlig grad förbländas eller ljusstyrkan minskas, då lokomotivet användes i växlingstjänst.

*Strålkastare å lokomotiv.*

Därjämte är det i och för underlättande i vissa fall av vagnars insättande å lastplats fördelaktigt, att å tåg, som skall utföra växling vid dylikt sidospår, medföra en s. k. växlingslina. Vid lokalbanor torde nämligen lastplatserna ofta komma att bestå av ett stickspår, på grund varav det endast genom användande av dylik lina är möjligt att i den ena tågriktningen använda sig av vederbörande tågs lokomotiv vid vagns insättande å dylik lastplats.

*Växlingslina å tåg.*

Kommittén får särskilt framhålla önskvärdheten därav, att bevakningen ordnas så, att dels postning för tåg icke behöver förekomma, dels baninspektion genom vakt endast behöver företagas en gång om dygnet. Kommittén håller nämligen före, att den vid de svenska statsbanorna brukliga postningen för tågen icke i och för sig innebär någon nämnvärd grad av tågsäkerhet. Den säkerhet, som vinnes genom banvakterna, ernås nästan uteslutande genom deras inspektioner av banan. På grund härav torde indragandet av förenämnda postning för tåg icke kunna betraktas såsom borttagandet av något väsentligt säkerhetsmoment.

*Banbevakning.*

För att baninspektionen skall bliva fullt effektiv, erfordras att densamma ordnas på ett fullt ändamålsenligt sätt. För många inspektioner verka givetvis så, att den inspekterandes uppmärksamhet avslappnar i mer eller mindre hög grad. Är den för inspektionens fullgörande anslagna tiden därtill så knappt tillmätt, att den inspekterande måste färdas helt hastigt över sin sträcka, måste det anses såsom oundvikligt, att en eller annan anmärkningsvärd omständighet undgår den inspekterandes uppmärksamhet. Såsom förut framhållits anser kommittén, att den mest effektiva baninspektion ernås, om den inspekterande får till fots tillryggalägga sin sträcka. Sådan inspektion torde, såsom förut nämnts, endast behöva företagas en gång om dygnet.

*Baninspektion.*

Utom förenämnda inspektion bör, såsom förut nämnts, banan inspekteras även av banförvaltaren och banmästaren, vilka i vissa fall böra utföra sina inspektioner till fots.

Bevakning av väg- eller gatuövergång bör i regel icke förekomma vid lokalbanor. För tillgodoseende av säkerheten vid dylik övergång, som är

*Bevakning av väg- eller gatuövergång.*



belägen i banans plan, bör förutom nedsättning av tåghastigheten på sätt förut angivits signalering med vissla eller ringklocka företagas på visst avstånd före tågets ankomst till övergången.

*Grundlägg  
för växlar.*

För såväl stations- som tåg- och banpersonal bör tillkännagivas, vilka lägen de olika växlarne skola intaga vid olika tillfällen. Det läge, i vilket växel i regel skall ligga, bör benämnas växelns grundläge. I det motsatta — det s. k. omlagda läget — bör växeln förutom vid växlingsrörelser endast få ligga i särskilt föreskrivna fall.

Vad som nu ifrågasatts innebär i stort sett endast införande av enhetlighet i här ifrågavarande avseenden. Som bekant benämnas redan nu en av de ställningar, en förreglad växel kan intaga, växelns plusläge. Detta läge utväljes alltid så, att det sammanfaller med det läge, i vilket växeln i regel måste ligga, d. v. s. i grundställningen.

*Förvaring  
m. m. af  
nycklar till  
växlar och  
spärrklotsar.*

Nycklarna till växlar å bemannad trafikplats böra förvaras å denna plats, även om personalen utgöres av enbart en banagent. Dylika nycklar böra ställas under uppsikt av föreståndaren, vilken skall ansvara för desamma. Nycklarna böra förvaras å ett bestämt ställe, vilket torde kunna utgöras av en tavla, anordnad på sätt i Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse d-n:r Bkbr 64 den 2 september 1911 angående kontrollås för stationer å linjen Boden — Kiruna är bestämt. Emellertid böra endast de i bruk varande nycklarna hava sin plats å ifrågavarande tavla. Förekommande reservnycklar böra däremot förvaras under plomb.

Synnerligen viktigt är, att sträng kontroll utövas över nycklar till växlar och spärrklotsar under den tid tag väntas ankomma till trafikplats.

Nycklar till växlar å obemannad trafikplats böra förvaras å närmaste bemannade trafikplatser å ömse sidor om förstnämnda plats och ställas under uppsikt av föreståndaren å denna plats samt förvaras på samma sätt som de till denna plats hörande nycklarna.

Då tåg skall avlämna vagnar å eller avhämta sådana vid obemannad trafikplats, skola erforderliga nycklar utlämnas till befälhavaren å det tåg, som skall utföra avlämningen resp. avhämtningen. Sedan erforderlig växling utförts, skall tågbefälhavaren sörja för dels, att växlar och spärrklotsar bliva återförda till föreskrivna lägen, dels att nycklarna till dessa växlar bliva överlämnade till närmaste trafikplats i tågets väg för att därifrån med första lämpliga tåg återlämnas till den trafikplats, där desamma skola förvaras. Enahanda aliggande bör tillkomma person, som tjänstgör såsom tillsyningsman vid vagnuttagnings, då nycklar till växlar å obemannad trafikplats eller till sidospår vid banan blivit till honom utlämnade i och för vagnars in- eller utförande från sidospår vid dylik plats.

*Tågs fram-  
förande över  
växel.*

Såsom förut nämnts är det, särskilt vid tågs ingång å eller utgång från obemannad trafikplats ävensom vid tågs framförande över växel å linjen, nödvändigt, att lokomotivföraren göres ansvarig för, att tåg icke framgår

genom växel, som ligger i oriktigt läge, eller förbi spårförening, som icke är hinderfri. Föreskrifter böra därför utfärdas i sådan riktning. Men på det att misstag icke under något förhållande skall kunna uppkomma, böra emellertid ifrågasvarande föreskrifter avse icke endast obemannade trafikplatser utan alla ställan, där växel i tågspåret förekommer.

Ehuru ansvaret för, att tag icke framföres genom växel, som ligger i oriktigt läge, eller över tagväg, som icke är hinderfri, lagts på lokomotivföraren, bör föreståndaren å bemannad trafikplats dock vaka över, att växlar och spärrklotsar ligga i riktiga lägen och att tagvägarna äro hinderfria, då tåg väntas ankomma till eller skall avgå från platsen.

Beträffande obemannad trafikplats, å vilken tag gjort upphall, skall tagbefälhavaren i avseende å tågets utfart från trafikplatsen ansvara för växlar och tagvägar. För säkerställande av tags infart å eller genomfart av obemannad trafikplats bör gälla, att de båda å ömse sidor om denna trafikplats belägna bemannade trafikplatserna, där nycklarna till växlar vid förstnämnda trafikplats förvaras, skola undersöka och med varandra kollationera huruvida samtliga växelnnycklar finnas å de föreskrivna trafikplatserna eller å endera av dessa, innan tåg tillåtes avgå i riktning mot den obemannade trafikplatsen. Skulle vid dylik undersökning befinnas, att nyckel saknas, skall lokomotivföraren skriftligen och mot kvitto underrettas om förhållandet.

För det att endast ett och samma förfaringssätt skall komma till användning vid tags avsändande å lokalbanor, torde tagbefälhavaren böra bliva den, som vid alla tillfällen giver avgångssignal till lokomotivföraren. De flesta trafikplatserna vid en lokalbana torde nämligen komma att utgöras av håll- eller lastplatser, vid vilka det redan enligt nu gällande bestämmelser tillkommer tagbefälhavare att giva avgångssignal. Någon anledning att i avseende å de fåtaliga bemannade verkliga stationerna göra undantag från denna regel synes icke föreligga. Emellertid måste det givetvis ordnas så, att tagbefälhavaren skall inhämta order från föreståndaren vid vederbörande trafikplats, innan han visar avgångssignal. Då tåg stannat å obemannad trafikplats, bliver tagbefälhavaren givetvis ensam bestämmande i fråga om tågets avsändande.

På det att särskilt å obemannade trafikplatser tågen skola stanna å lämpliga ställen, böra särskilda stoppmärken uppsättas å de platser, där lokomotivet skall stanna. En dylik anordning torde med fördel kunna vidtagas, om, såsom förut ifrågasatts, personvagnarna insättas närmast lokomotivet, varigenom tågen sålunda i regel erhålla likartad sammansättning från lokomotivet räknat. Vid ett sådant tillvägagångssätt skulle särskild signal till taget att stoppa i regel bliva obehöflig. Emellertid kunna ju sådana omständigheter tillstöta, att tåget behöver stoppas, förr än lokomotivet uppnår nyssnämnda stoppmärke, och bör för den skull såväl föreståndaren för veder-

*Växel- och tagvägsinspektion.*

*Tågs avsändande från trafikplats.*

*Tågs stoppande å trafikplats.*

börande trafikplats som tågbefälhavaren vara beredd på att vid tågs infart visa stoppsignal.

*Bestämman-  
det av tåg-  
spår.*

Banförvaltaren bör tillkomma att bestämma det spår, å vilket tåg, ordinarie eller extra, skall ingå å en trafikplats vid lokalbanan. Då i undantagsfall såsom vid ändring av tågmöte eller tågförbigång annat tågspår än det sålunda bestämda måste användas, bör det tillkomma vederbörande föreståndare att härom besluta. Vederbörande tåg böra å en föregående bemannad trafikplats underrättas, då annat tågspår än det i tidtabellen bestämda skall användas.

Vederbörande distriktsförvaltning bör dock besluta angående tågspår för lokalbanetag å lokalbanans föreningsstation med huvudbanan.

*Tågs infart å  
trafikplats.*

I regel bör tag ingå å trafikplats utan särskild signal från denna plats. Endast i fråga om det tåg, som skall intagas sist å plats, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, bör signal till infart visas. Tåg, som sålunda har att avvakta signal till infart, bör icke under något förhållande ingå å trafikplatsen, innan denna signal visats.

Växel, som medelst kontrollas blivit fastlast i det läge, den skall intaga, torde icke behöva särskilt bevakas vid tågs infart å station. Förekommer emellertid i tågvägen motväxel, som icke medelst kontrollas fastläses i det för tågvägen ifrågakommande läget, bör sådan växel bevakas.

*Tågmöte.*

Tagmöte bör endast ifrågakomma å bemannad trafikplats. Hinder bör dock icke möta att tillfälligt bemanna en eljest obemannad trafikplats för att å denna anordna tagmöte.

Permanent tagmöten böra endast anordnas å trafikplatser, som äro bemannade med fast anställd personal. Tagmöte, som uppkommer, då extratåg eller tagmötesändring vidtages, bör dock kunna äga rum även å en med banagent bemannad trafikplats.

I tidtabellerna för de olika mötestagen bör vara bestämt, vilket av dessa tåg, som skall först ingå å mötesplatsen. Så vitt möjligt bör så ordnas, att tag, som framföres i riktning mot föreningsstationen med huvudbanan och har anslutning å denna, får ingå först. Även bör så vitt möjligt det tåg, som skall först ingå å mötesplats, intagas å det närmast stationshuset belägna spåret. I detta hänseende måste dock hänsyn till lokala förhållanden tagas.

Så vitt möjligt bör en tidsintervall av minst 5 minuter anordnas mellan de olika tågens ankomst till en mötesplats.

Å mötesplats bör, även om mötesplatsen förestås av banagent, var och en av infartsväxlarna i förväg läggas för de spår, å vilka vederbörande tåg skall framga, och bör vart och ett av mötestagen under alla förhållanden stanna, innan detsamma uppnår hinderpålen mellan mötesspåret i bangårdens motsatta ände. Härigenom omöjliggöres visserligen, att möteståg får passera mötesplats, men torde detta icke å lokalbanor bliva till någon näm-

värd olägenhet i förhållande till den säkerhet mot påkörning, som därigenom ernås.

Sedan det först inkomna av de båda mötestågen stannat, bör dettas befälhavare gå fram till tågets främst gående fordon för att övertyga sig om, huruvida detta står hinderfritt i förhållande till det för möteståget avsedda spåret. Finner han detta vara förhållandet, kvarstannar han i denna ände av mötesplatsen för att genom signalen »klart», visad med handsignalmedel, för möteståget tillkännagiva, att detta kan ingå å trafikplatsen. Är infartsväxeln för sistnämnda tåg icke låst, medelst kontrollås, bör ifrågavarande tågbefälhavare bevaka nämnda växel, då möteståget framgår över densamma. Sedan möteståget passerat denna växel, bör han omlägga densamma så, att den kommer i riktigt läge för hans eget tåg. För sistnämnda ändamål bör trafikplatsens föreståndare hava till tågbefälhavaren på förhand överlämnat nyckeln till denna växel.

Vid tågmöte å trafikplats, dit tågmöte tillfälligtvis blivit förlagt, bör det sist ingående tåget under alla förhållanden stanna utanför ingångsväxeln. Först sedan tågbefälhavaren å det först inkomna tåget visat signal till infart å trafikplatsen, bör tåget sättas i rörelse för att ingå å den sistnämnda.

Efter mötestågens avgång bör föreståndaren för trafikplatsen övertyga sig om, att växlarne intaga riktiga lägen och äro behörigen låsta. Därjämte bör det åligga honom att upphänga nycklarna å för desamma avsedda platser.

Även å lokalbanorna bör stationsavstånd (avstånd mellan trafikplatser med *Tåganmälan*. tåganmälningssskyldighet) hållas mellan tågen. Kontroll häröver bör utövas genom utväxlande av tåganmälan.

Då tåganmälan utväxlas, bör detta ske mellan samtliga bemannade trafikplatser. Tåganmälan bör sålunda även utväxlas med trafikplats, som förestås av banagent. Befrielse från tåganmälningssskyldighet bör emellertid kunna medgivas vilken trafikplats som helst.

I regel bör tåganmälan utväxlas per telefon av föreståndaren för vederbörande trafikplats. Särskild uppmärksamhet bör ägnas däråt, att tåganmälan, trots att den utväxlas medelst telefon, sker i föreskriven form, och att de utväxlade meddelandena omedelbart inskrivas i tågtidjournal.

Då till följd av att endast ett tågsätt användes, tågmöte eller tågförbigång icke kan ifrågakomma å lokalbana, bör befrielse från utväxlandet av tåganmälan i regel medgivas. Tåganmälningssskyldighet å sådan linje bör genast inträda, så snart flera än ett tåg samtidigt äro ute å lokalbanan, men bör detta åliggande endast avse den del av banan, som beröres av flera än ett tåg. Om sålunda inträdande tåganmälningssskyldighet bör banförvaltaren underrätta trafikplatserna.

Om å linje, som är befriad från tåganmälningssskyldighet, tåg avgår från viss trafikplats mera försenat än 10 minuter, bör denna trafikplats ge-

nast anmäla »tåg ut» till närmaste i tågets farriktning belägna bemannade trafikplats. Denna uppgift bör vara bifogad av såväl uppgift å tågets nummer, littera eller annan beteckning som klockslaget för tågets avgång.

Å lokalbana, där telegraf är anordnad och där mera än ett lokomotiv eller en motorvagn samtidigt användes i tågtjänst, böra de för huvudbanorna gällande bestämmelserna angående utväxlandet av tåganmälan lända till efterrättelse.

*Anmälan  
angående  
tågförsening.*

Å lokalbana, där tåganmälan förekommer, bör anmälan angående tågförsening avlätas till banförvaltaren enligt samma bestämmelser som å huvudlinje dylik anmälan avlättes till trafikinspektören.

Är tåganmälan icke anbefalld, och kan sålunda ändring av tågmöte eller tågförbigång icke förekomma, är banförvaltaren icke i behov av så intim kontakt med tågen, men torde han det oaktat böra underrättas om avsevärd tågförsening. Såsom avsevärd torde tågförsening böra anses, om den uppgår till eller överstiger 15 minuter. Emellertid torde även det ifrågasatta ringa personalbeståndet vid lokalbanorna nödvändiggöra, att bestämmelser utfärdas angående förutanmälan även till trafikplatserna av tågförsening. Då personalen är fåtalig, måste det nämligen vara av stor vikt, att densamma icke hindras i sitt arbete av en oviss väntan på, att tåg skall komma. På grund härav bör, om å lokalbana tåg försenas 15 minuter eller mera, den trafikplats, där denna försening först inträder eller väntas inträda, per telefon eller telegraf förutanmäla densamma dels till banförvaltaren och dels till samtliga i tågets farriktning belägna bemannade trafikplatser. Om sålunda anmäld tågförsening till- eller avtager mera än 15 minuter, bör den trafikplats, där detta förhållande först inträder eller väntas inträda, avlåta anmälan härom till såväl banförvaltaren som de återstående trafikplatserna i tågets väg, vilka erhållit del av förstnämnda anmälan.

*Ändring av  
tågmöte eller  
tågförbigång.*

Är telefon anordnad i stället för telegraf, bör ändring av tågmöte eller tågförbigång få vidtagas, endast så vitt dels tågledaren kan träda i direkt telefonförbindelse med den förutvarande och den nya mötes- eller förbigångsplatsen och en kontrollplats, dels dessa trafikplatser kunna direkt nå varandra per telefon. S. k. transitering per telefon av order rörande ändring av tågmöte eller tågförbigång bör icke få förekomma. Däremot bör det förhållandet, att mellan den förutvarande och den nya mötes- eller förbigångsplatsen eventuellt belägna trafikplatser tilläventyrs icke kunna anträffas per telefon, icke utgöra hinder för ändring av tågmöte eller tågförbigång.

Trafikplats, som tillkallas för att i egenskap av kontrollplats avlyssna utväxlandet av order rörande ändring av tågmöte eller tågförbigång, bör så vitt möjligt vara belägen bortom den i förhållande till den ort, där tågledaren vistas, längst bort belägna trafikplats, som beröres av mötes- eller förbigångsändringen — den förutvarande eller den nya mötes- eller förbigångs-

platsen. Kontrollplatsen bör dock icke få sammanfalla med trafikplats, som eventuellt anbefalles att i stället för den nya mötes- eller förbigångsplatsen utfärda verkställighetsorder till visst av de ifrågavarande tågen.

Huru i övrigt bör förfaras vid avtelefonering av order eller meddelanden, som röra säkerhetstjänsten, är i det följande närmare angivet.

Tillvägagångssättet vid ändring av tågmöte eller tågförbigång å lokalbana, som blivit utrustad med telegraf, bör vara detsamma som å huvudlinje.

Formen för de order och meddelanden, som skola utväxlas vid ändring av tågmöte eller tågförbigång, bör vara densamma vare sig telefon eller telegraf användes. Emellertid bör, vare sig telefon eller telegraf användes, av tågledaren utfärdas bestämmelse angående vilket av de båda tågen, som skall ingå först å den nya mötesstationen.

Order till tåg bör även å lokalbana meddelas skriftligen och genom användande av bestämda formulär. Kvitton böra också i föreskrivna fall tagas. Emellertid torde sådant tillvägagångssätt böra införas, att samtliga de order, som utställas för delgivning till tåg, överlämnas till tågchefhavaren för att av denne i erforderliga fall delgivas lokomotivföraren. På grund av de relativt små kvalifikationer, som den stationära personalen, särskilt banagenterna, vid lokalbanorna skulle komma att besitta, torde den kontroll, som skulle vinnas därigenom, att samtliga tågorder gå genom vederbörande tågchefhavares hand, vara välbehörlig.

Växlingsrörelse bör i regel icke få pågå utanför spårområdet vid trafikplats mot ankommande tåg. Skulle detta i visst fall icke kunna undvikas, bör det ankommande tåget såvitt möjligt härom skriftligen underrättas å en föregående trafikplats. Har dylik underrättelse icke kunnat lämnas, men måste det oaktat växling mot tåg utföras, bör förfaras på sätt i säkerhetsordningens § 42 är föreskrivet.

*Växlingsrörelser utanför spårområdet vid trafikplats.*

Vagnar som blivit avställda å linjen, böra i erforderliga fall få av tåg inskjutas till närmaste trafikplats. Den för närvarande tillämpade regeln, att tåg icke får utgå mot å linjen avställd vagn för att inskjuta densamma till trafikplats, skulle bliva allt för betungande vid lokalbanor, och torde icke heller vara av behovet påkallad, då tåghastigheten är så ringa som förut ifrågasatts. Så vitt stoppsignaler blivit utsatta i vederbörlig ordning, torde någon fara icke kunna uppkomma enbart därigenom, att tåg utgår å linje, där fordon är avställt. Än ytterligare minskas möjligheten av, att fara skulle kunna uppstå, därigenom att tågpersonalen på förhand underrättas om fordonet. På grund härav får kommittén framhålla önskvärdheten av, att bestämmelserna angående lokomotivs placering i tåg ändras i sådan riktning, att lokomotivet i undantagsfall får inställas mellan olika vagnar i tåget. Så vitt möjligt bör i sådana fall dels någon av tågpersonalen, medförande signalmedel, färdas å den främst gående vagnen för att hålla utkik

*Inhämtning av vagnar från linjen.*

och om erforderligt verkställa signalering, dels denna vagn vara utrustad med broms.

Enär framförande av ett tåg, i vilket vagnar blivit tillkopplade vid båda ändar av lokomotivet, måste anses ställa särskilt stora fordringar på lokomotivföraren, bör icke endast hastigheten för ett sådant tåg nedsättas på sätt tidigare föreslagits utan även det antal vagnar, som samtidigt skall från linjen inskjutas av ett och samma tåg, begränsas till högst tre.

*Telefonering  
av order och  
meddelanden  
rörande säker-  
hetstjänsten.*

Redan i fråga om lokalbanornas utrustning har kommittén föreslagit telegrafens utbyte mot telefon. Kommittén hyser nämligen den uppfattningen, att telefon fullt kan ersätta telegraf å en bana med en största tåghastighet av 40 km. i timmen. Det har vid upprepade tillfällen invänts, att felaktighet kan uppstå å telefonen, och att kontroll öfver, att telefonmeddelande uppfattas rätt, icke kan erhållas. I detta hänseende kan erinras därom, dels att felaktigheter även kunna uppstå å telegraflinjer, dels att visaretelegrafapparater ända tills för få år sedan användes å sådana huvudlinjer, där tågfrekvensen och tåghastigheten var avsevärt större än vad den kan bli på lokalbanorna, utan att därigenom någon olycka kommittén veterligt uppstod.

I avseende på utväxlandet genom telefon av order och meddelanden rörande säkerhetstjänsten tillåter sig kommittén framställa följande förslag.

Den, som svarar å anrop, bör uppgiva såväl det egna telefonställets som eget namn. Den anropande bör omedelbart efter erhållet svar uppgiva såväl det egna telefonställets som eget namn samt, därest det meddelande, som skall avsändas, är att jämföra med telegram, omedelbart tillfoga ordet »Skriv». Sedan den anropade svarat »Kom» bör ordern eller meddelandet följa långsamt och tydligt. Avbrott i avsändningen bör göras då och då, och bör den mottagande tjänstemannen vid varje sådant avbrott repetera vad som blivit mottaget och nedskrivet. Avsändningen bör avslutas med ordet »Klart», varefter den mottagande bör svara: »Förstått», samt därefter uppläsa meddelandet i sin helhet. Den avsändande bör härefter svara: »Riktigt, avslutat», vilket bör besvaras med: »Avslutat», därest intet vidare är att tillägga.

Först sedan sålunda bada utsagt ordet »Avslutat», bör korrespondensen anses vara avslutad.

Har den mottagande tjänstemannen endast delvis uppfattat meddelandet, eller visar det sig vid kollationeringen, att meddelandet blivit felaktigt mottaget, skall meddelandet resp. kollationeringen genast avbrytas och upprepas i den del detsamma icke blivit riktigt uppfattat.

Nedskrivandet å mottagningsstället skall ske under telefoneringen och under inga förhållanden efteråt.

Vid avtelefonerandet av särskilt viktiga meddelanden bör om möjligt ett tredje telefonställe anlitas såsom kontrollant. I sådant fall bör förfaras på följande sätt.

Sedan det anropade telefonstället svarat, uppgiver den anropande tjänstemannen såväl telefonställets som eget namn samt tillfogar därpå orden »Vänta, A skall kontrollera». Därpå anropas telefonstället A (det kontrollerande stället), varefter, sedan A svarat, den anropande säger »Kontrollera meddelande med B (det först anropade telefonstället)». Meddelandet avtelefoneras därefter på ovan föreslagna sätt samt avlyssnas och nedskrivs även vid A.

Sedan meddelandet är repeterat och kvitterat säger A, därest intet varit att anmärka mot repetitionen: Riktigt, A (kontrollställets namn) XX (kontrollantens namn).

Märker kontrollanten däremot oriktighet, som undgår den tjänsteman, som avsänt meddelandet, skall kontrollanten göra denne uppmärksam därpå och först intyga riktigheten, sedan meddelandet blivit av den mottagande tjänstemannen riktigt repeterat.

Finnes kontrollerande telefonställe ej att tillgå, skall om möjligt en särskild tjänsteman vid avsändningsstället mottaga och avlyssna ännu en repetition av meddelandet eller ock en särskild person å mottagande platsen ånyo avlyssna, uppteckna och med den första nedskriften jämföra samt till det avsändande telefonstället repetera meddelandet och slutligen med sin signatur i telefonboken bestyrka kontrolleringen.

Da allmänt telefonmeddelande skall avsändas, gives »allmän signal». Sedan det kan antagas, att samtliga telefonställen lyssna, säger den anropande tjänstemannen: »Allmänt telefonmeddelande» och uppropar omedelbart därefter varje särskilt telefonställe i ordning, varvid börjas med det längst bort belägna telefonstället. Efter varje upprop svaras med det anropade telefonställets och den avlyssnande tjänstemannens namn. Sedan samtliga telefonställen anmält sig, avsändes meddelandet. Kollationen sker genom den längst bort belägna trafikplatsen. Därefter skola övriga avlyssnande telefonställen i ordning uppgiva vederbörande telefonställes namn och anmäla »Förstått», varpå det avsändande telefonstället svarar »Avslutat».

Angående de olika meddelandenas inbördes företrädesrätt bör telegrafreglementets föreskrifter gälla.

Da det i vissa fall kan vara förenat med svårigheter att i telefon uppfatta vissa ljud, bör vid avtelefonerande av visst ord eller siffertal hjälpmedel i form av namn användas. Härvid bokstaveras det ord, som salunda skall avtelefoneras, varvid i stället för bokstäver däremot svarande namn användas. På enahanda sätt bör förfaras vid avtelefonering av svårfattliga tal, vilka i sådant fall siffra efter siffra återgivas med motsvarande namn. Den namnförteckning, som i dylika fall användes av Kungl. Telegrafverket, bör även kunna användas vid nu ifrågakvarande telefoneringar.





nas en och en halv tredje klassens biljett. Då den fastställda avgiften för resa i andra klass emellertid icke alltid överensstämmer med avgiften för resa i tredje klass, tagen en och en halv gång, kan en sådan anordning dock icke vidtagas med mindre än att avgifterna få i någon mån avvika från de allmänna taxebestämmelserna. Skulle ett sådant undantag för lokalbanorna icke anses lämpligt, har kommittén ifrågasatt, att till resande, som från obemannad trafikplats färdas i andra klass, skulle av tågbefälhavaren utlämnas en för blåkopiering anordnad biljett av förestående utscende.

Dylika biljetter kunna även användas vid expediering från obemannad trafikplats av barn, som färdas i andra klass, trupper, sällskap och resgods ävensom vid expediering av hundar och dylika djur, vilka åtfölja resande.

Resgods bör kunna expedieras direkt från och till samma trafikplatser, från och till vilka direkt biljettförsäljning äger rum. Jämväl från obemannade hållplatser bör resgods sålunda kunna försändas. För sistnämnda ändamål bör en mindre godsvåg medföras i vederbörande tågs packvagn, och bör tågbefälhavaren med ledning av erhållna tariffer uträkna den avgift, som eventuellt skall erläggas. Kvitto å sådana resgodsvågar skulle utfärdas å ovan angivna formulär.

*Resgods.*

#### *Godstrafik.*

Från och till lokalbanans *stationer* böra åkdon, lik, levande djur och gods kunna expedieras direkt såväl i Statens järnvägars egen trafik som i svensk samtrafik med begagnande av för resp. stationer utarbetade tariffer.

Från och till *bemannade håll- och lastplatser, bemannade hållplatser samt obemannade lastplatser* böra transportföremål av nyssnämnda slag expedieras direkt i samma omfattning som från och till lokalbanans stationer med den inskränkning, som betingas därav, att en viss plats kan vara öppen endast för viss trafik.

För sändningar till och från nyssnämnda trafikplatser böra avgifterna i regel utgå efter tarifferna för den station, som ligger närmast bortom ifrågavarande trafikplats i förhållande till avsändnings- resp. mottagningsplatsen. Äro avstånden mellan stationerna avsevärt stora, bör dock fraktberäkningen kunna ske efter verkliga avstånden.

Fraktaggifterna för sändningar till och från här ifrågavarande trafikplatser böra få erläggas till vederbörande platsföreståndare, där sådana finnas.

Beträffande försändelsernas expediering böra bestämmelserna i order B 252 i tillämpliga delar gälla.

Vid obemannade hållplatser bör såsom förut nämnts styckegods intill en vikt av ca 100 kg. pr kולי få inlämnas till försändning såväl till trafikplats inom lokalbanan som till bortom den sistnämnda belägen trafikplats. Godsets mottagande ombesörjes av tågbefälhavaren å vederbörande tåg. En-

*Direkt expediering av styckegods från obemannade till bemannade trafikplatser.*

*Obekvämligt i detta fall.  
C. E. D. W. J.*

*Direkt expediering vid stationer.*

*Direkt expediering vid bemannade håll- och lastplatser, bemannade hållplatser samt obemannade lastplatser.*

dast ett tåg om dagen i vardera riktningen bör i regel upplåtas för dylika transporter.

Avsändarna böra själva utföra inlastning i tåget, men bör tågpersonalen, inklusive eldaren, dock vara behjälplig härvid.

Vikten bör kontrolleras av tågbefälhavaren medelst den i tåget medförda vagen. Avsändaren bör vara behjälplig vid vägningen.

Vikten bör antecknas å fraktsedeln, därest så icke redan gjorts av avsändaren. Då tågbefälhavaren vägt godset, bör vägningstämpel, angivande »Vägt. Tågexpedition nr » anbringas å såväl fraktsedeln som fraktse-  
delsduppletten.

Godsets mottagande kvitteras genom anbringande å vederbörlig plats av en särskild datumstämpel, angivande »Sverges statsbanor. Tågexpedition nr ».

Tågbefälhavaren bör utföra fraktberäkningen med ledning av medförd specialtariff.

Frakt för sändning inom lokalbanan bör få erläggas till tågbefälhavaren. Skulle försändare av gods till station bortom föreningsstationen med huvudlinjen önska betala frakten ända fram till bestämmelsestationen, borde frakten kunna uträknas av tågbefälhavaren med ledning av medförd taxa och specialtariff för föreningsstationen. Givetvis måste detta inskränka sig till fall med tämligen enkel fraktberäkning.

Fraktsedlarna böra bokföras av tågbefälhavaren i en avsändningsbok, i vilken konton uppläggas för varje mottagande trafikplats. Denna bok bör vara uppställd på samma sätt som de för huvudlinjernas stationer avsedda avsändningsböckerna. Dock bör en särskild kolumn anordnas för *avsändande* trafikplats (eventuellt angives denna trafikplats i anmärkningskolumnen). Skall godset sändas utöver lokalbanan, bör i regel omexpediering äga rum å föreningsstationen, dock bör omexpedieringen kunna ske även å annan lämplig station.

Avsändningsboken bör föras per månad. Vid månadens slut bör tågbe-  
fälhavarens hemstation summera resp. konton och överföra slutsummorna till ett (vanligt) sammandrag, som jämte avsändningsboken från nämnda station bör insändas till kontrollkontoret.

Efterkrav bör ej få ifrågakomma från eller till obemannad station.

Å trafikplats, till vilken gods anländer, böra fraktsedlarna uppföras i mottagningsboken å särskilda konton, ett för varje tågexpedition, och bör därvid vederbörande avsändningsplats angivas i särskild kolumn. Om annan trafikplats sköter bokföringen för mottagningsplatsen, bör förstnämnda trafikplats jämväl ombesörja nu ifrågavarande bokföring.

Vid försändning av styckegods *till* obemannad trafikplats bör följande iakttagas.

Sedan godset mottagits å vederbörande avsändande trafikplats vid lokalbanan resp. ankommit från huvudlinjen till föreningsstationen med lokal-

*Direkt expediering av styckegods från bemannade till obemannade trafikplatser.*

banan eller annan föreskriven omexpedieringsstation, underrättas mottagaren postledes genom särskild notis, att godset kommer att försändas till den obemannade trafikplatsen med visst tåg å viss dag. Tåg för vidareändningen väljes med hänsyn därtill, att nyssnämnda underrättelse skall hava kommit mottagaren tillhanda så tidigt, att han kan infinna sig vid godsets ankomst.

Är godset ställt till avsändarens eget mottagande och medföljer avsändaren själv tåget, behöver notis icke utsändas.

Fraktsedeln införes i avsändningsboken å särskilt konto för vederbörande tågexpedition med angivande av mottagande trafikplatsen i särskild kolumn. För fraktens rätta beräkning ansvarar avsändningsplatsen.

Godset avsändes till den obemannade trafikplatsen med det i notisen angivna tåget samt utlämnas av tågbefälhavaren till mottagaren mot avlämnande av kvitto å den förut översända notisen, vilken tjänar som bevis på innehavarens behörighet att mottaga godset. Fraktsedeln utlämnas. Fraktsedelsbilhanget behålles av tågbefälhavaren, som (eventuellt efter tågturens slut) med ledning av detsamma inför sändningen i en mottagningsbok med konton för varje *avsändningsplats*.

Därest mottagaren eller hans ombud icke är närvarande vid tågets ankomst till den obemannade trafikplatsen, bör godset medtagas till nästa bemannade plats med godsförvaringsrum. I sådant fall bör dock frakt beräknas till sistberörda plats och mottagaren underrättas, att han äger förfoga över godset på samma plats.

Mottagningsboken bör föras pr månad och avslutas av tågbefälhavarens hemstation vid månadens slut. Vederbörande slutsummor uppföras å ett (vanligt) sammandrag, som jämte mottagningsboken från nyssnämnda station insändes till kontrollkontoret.

Fraktavgifterna böra om möjligt erläggas å avsändningsplatsen. Så vitt det icke är fråga om gods, för vilket frakten skall enligt gällande bestämmelser erläggas vid avsändningen, bör det dock icke förvägras vederbörande avsändare att ange frakten till betalning å mottagningsplatsen. I sådant fall skall frakten inkasseras av tågbefälhavaren.

Från en obemannad trafikplats till en annan sådan plats skall gods expedieras på nedan angivna sätt.

Därest bemannade trafikplatser med bokföringsbefogenhet äro belägna mellan de båda obemannade trafikplatserna, medtages godset till den närmast bestämmelseorten liggande bemannade trafikplatsen, där godset, så vitt detsamma icke är ställt till avsändarens eget mottagande och avsändaren själv medföljer tåget, kvarhålles till dess mottagaren genom särskild notis hunnit underrättas om godsets vidarebefordring med visst tåg.

Sändning av här ifrågavarande slag bör upptagas i vederbörande tågbefälhavares avsändnings- och mottagningsböcker samt dessutom i en särskild

*Direkt expedition av stycke gods mellan obemannade trafikplatser.*

kontrollbok å den plats, där godset uppehålles. I kontrollboken införes samtliga de uppgifter, som eljest skola införes i avsändningsbok, varjämte avsändnings- och mottagningsplatser samt vederbörande tågexpeditioner angivas. Sändningarna införes i kronologisk ordning utan hänsyn till avsändnings- och mottagningsplatser eller tågexpeditioner. Denna kontrollbok bör sedermera insändas till kontrollkontoret för jämförelse med tågexpeditionens avsändnings- och mottagningsböcker.

Därest bemannad trafikplats med bokföringsbefogenhet icke är belägen mellan avsändnings- och mottagningsplatserna, mottages godset till befordring, endast om avsändaren uppgiver, att mottagaren är på förhand under rättad, att godset sändes med tåget ifråga. Tågchefhavaren bör införa sådan sändning såväl i avsändnings- som i mottagningsboken.

### Redovisning och uppbörd från tågexpedition.

*Uppbörd från tågexpedition.* Tågexpeditionens uppbörd bör dagligen mot kvitto överlämnas till tågchefhavarens hemstation, som upptager totalbeloppet i sin trafikjournal under särskild rubrik »Tåg exp. nr ».

*Redovisning från tågexpedition.* Tågchefhavaren bör en gång i veckan eller, därest så anses vara behöfligt, ännu oftare och alltid vid avlösning från tågexpeditionen i fråga, avlämna redovisning till hemstationen å särskilt formulär, upptagande *dels* person- och resgodsbiljetternas begynnelse- och slutnummer, antal försälda biljetter och därför uppburna avgifter ävensom inkasserade fraktbelopp med angivande av fraktsedelsnummer, avsändande och mottagande trafikplatser m. m., *dels* till hemstationen avlämnad uppbörd. Hemstationen bör granska denna redovisning och avpricka vederbörande uppbördsposter i avsändnings- resp. mottagningsböckerna.

---