

BERÄTTELSE

till ordinarie mötet 1933 från
Banavdelningens
rapportör

1. Slipersstatistiken.

Slipersstatistiken omfattar nu fyra år. Tidrymden är ännu för kort för att man skall kunna draga säkra slutsatser, helst som 1932 års utbytestal synas fått en prägel av det genom depressionen nödtvungna utnyttjandet till det yttersta av sliparna.

De längsta och kortaste brukningstiderna för sliparna äro praktiskt taget oförändrade.

Tabellen är uppställd på samma sätt som föregående år och försökssträckorna äro således indelade i fyra grupper nämligen

I. Normalspåriga järnvägar.

- Rälsvikt $\geq 34,5$ kg/m; % i lutning + % i kurva enligt »uppgift A» ≤ 70 ,
- Rälsvikt $\geq 34,5$ kg/m; % i lutning + % i kurva enligt »uppgift A» > 70 (max. 160),
- Rälsvikt $< 34,5$ kg/m.

II. Smalspåriga järnvägar.

Åren 1929—1932 upptagna sliprar	Järnväg tillhörande grupp			
	I a	I b	I c	II
De upptagna impregnerade sliparna utgöra av hela antalet impregnerade sliprar i medeltal	1/49	1/33	1/30	1/30
De upptagna icke impregnerade sliparna utgöra av hela antalet oimpregnerade sliprar i medeltal	1/20	1/17	1/19	1/21
Längsta brukningstid för impregnerade sliprar är	29	28	26	18
Längsta brukningstid för icke impregnerade sliprar är	29	29	21	25
Kortaste brukningstid för impregnerade sliprar är	*) 7	*) 8	11	13
Kortaste brukningstid för icke impregnerade sliprar är	6	7	5	5

*) Förstörda genom åverkan.

Tre förvaltningar, som tidigare insänt uppgifter, hava icke insänt dylika för år 1932.

Y. S.

2. Organisationen av banunderhållstjänsten.

Som svar å en till förbundets bankarlar utsänd cirkulärskrivelse av följande lydelse:

För banavdelningens rapport utbedes utförliga svar å följande frågor:

- I. Under senare åren torde väsentliga ändringar vidtagits i järnvägarnas indelning i avdelningar och sträckor.
 Huru långa äro banmästareavdelningarna?
 » » » bevakningssträckorna?
 » » » arbetssträckorna?
 Sammanfalla bevaknings- och arbetssträckor?
 Huru har Ni ordnat söndagsinspektionen?
 Efter vilka grunder har Ni bestämt bottenbehovet av ordinarie personal?
- II. Sammanföres banpersonalen till arbetslag för underhållsarbetena eller arbetar personalen spridd?
- III. Utföras de vanligen förekommande underhållsarbetena på ackord, beting eller med timlön? Kostnader och motiv?
 Vilka kontrollmetoder tillämpar Ni vid ackord och betingarbeten?
- IV. Har Ni några praktiska och rationella arbetsmetoder, redskap, gruslastningsanordningar e. d. att delgiva Edra kolleger.

har erhållits nedanstående uppgifter.

Blekinge kustbanor.

Banmästareavdelningarnas längd varierar mellan 35 och 45 km.

Banvakternas bevakningssträckor varierar på huvudlinjen mellan 5 och 10 km och utgöra de även deras arbetssträckor. Vad bilinjerna beträffa verkställes all inspektion av respektive banmästare.

Söndagsinspektionerna på huvudlinjen äro ordnade så, att 2:ne närboende banvakter alternera med varandra varannan sön- och helgdag.

Bottenbehovet av ordinarie personal har bestämts för de vakter, som innehåva hållplatser, till 5 km och för de övriga till 10 km:s sträckor.

Ackord förekommer vid gruslastning, som betalas med ett medelpris av 50 öre pr kbm. Timlönen utgör nu 70 öre.

Beting användes vid utbyte av slipers, då 25 st. skola inläggas pr man och dag.

A. Frisk.

Dala—Ockelbo—Norrundets Järnväg.

Vid järnvägen finnes endast en banmästare, som med hjälp av en förman sköter hela sträckan 86 km. huvudspår. Banmästaren har motordressin, men utför ej någon regelbunden baninspektion.

Bevaknings- och arbetssträckorna äro c.a 6 km och sammanfalla. Söndagsinspektionerna utföras så, att banvakterna då åka dubbla sträckor. Dessutom hava vi särskild inspektion med motordressin efter varje tåg, då eldfara förefinnes.

Bottenbehovet av ordinarie personal vid banavdelningen, som är 5 ordinarie vakter, förutom sträckvakter, har fastställts sedan det visat sig, att vi ej kunna under någon del av året undvara detta antal, beroende dels på stora industribangårdar och dels på förekommande uppfrysningar i banan.

För vanliga banunderhållet tilldelas varje vakt en banarbetare utom under justering, då arbetslagen bestå av en vakt och två arbetare. Allt underhållsarbete utföres om möjligt på accord eller för ordinarie personal på beting.

C. J. Schmidt.

Halmstad—Nässjö Järnvägar.

Banmästareavdelningarnas längd varierar mellan 35—66 km. Bm äro tilldelade motordressiner av S. J. typ.

Banvaktsträckornas längd varierar mellan 5—8 km.

Arbetssträckorna för extra banarbetare omfattar banmästareavdelningen.

Banvakterna skola själva utföra slipersutbytet på en sträcka av 5 km och få hjälp till överskjutande längd av sträckan. För lyft och justering intages 8 st. banarbetare pr bmvadledning vilka fördelas i två lag som under resp. banvaktens ledning utföra arbetet.

Den banvakt som har arbetslaget slipper bevakningen, som utföres av intillgränsande banvakt.

Söndagsinspektionen utföres av banmästaren. Banvakt är helt ledig varannan sön- och helgdag och äger då rätt att fritt disponera sin tid och utan anmälan lämna stationeringsorten. Övriga sön- och helgdagar är banvakt även ledig men äger därvid icke rätt att utan anmälan till vederbörande banmästare lämna stationeringsorten.

Allt efter personalens avgång med pension indragas befattningarna, indragningar hava pågått under de sista 10 åren. Banmästareavdelningarna komma att utökas till c:a 60 km och banvaktsträckorna till 8 km.

De vanligen förekommande underhållsarbetena utföras med timlön som för Halmstad station är 90 öre, linierna Halmstad—Nässjö, Torup—Hyltebruk, Kinnared—Ätran, Reftele—Gislaved och Vaggeryd—Jönköpings Hamn 70 öre: linien Landeryd—Falköping 65 öre och för linien Varberg—Ätran 55 öre.

Ackords- och betingarbeten utföras i allmänhet på ett hafsigt sätt och äro mycket svåra att kontrollera. Med god tillsyn genom banmästaren, som varje vecka insänder rapport över utförda arbeten, anses betydligt bättre resultat ernås.

C. H. Tornberg.

Kalmar Järnvägar.

- I. a. Banmästareavdelningarnas längd växla mellan 38 och 43 km.
- b. Bevakningssträckorna hava haft en längd om 5 å 5,5 km. Sedan förlidet år hava vi dock ingått för en sträcklängd av 6,5 km. och införes ändringen i mån omsättning av personal det tillåter. Ännu ej fullt genomfört.
- c. Arbetssträckorna sammanfalla med bevakningssträckorna.
- d. Söndagsinspektionen är så ordnad att tvenne närliggande bevakningssträckor äro sammanslagna och de båda ordinarie vakterna alternera med tjänstgöring varannan helgdag.
- e. Vid K. J. har nästan varje vakt en, ofta två, stationer eller hållplatser å sin sträcka. Å dessa förekomma vintertid en hel del arbeten med tillsyn av signal- och förregleringsanläggningarna, snöskottning i växlar m. m., vilket med vaktens rena sträckarbeten såsom kilning, omsyn av stängsel, tillsyn av vägövergångar o. d., samt linjeinspektion tarva en mans arbete. Det har därvid visat sig att en sträcka om 6,5 km. bör medhinnas, och har den ordinarie personalens antal bestämts härav.
- II. Vakt arbetar i regel endast inom egen sträcka. Endast vintertid, då banarbetare ej finnas anställda, sammandragas vakter, om flera man behövas. Lyft, justering och andra därmed jämförbara arbeten utföras av lag inom varje banmästareavdelning, varvid vakt inom sin egen sträcka tjänstgör som bas. Lagen flyttas från sträcka till sträcka.
- III. Allt arbete utföres numera pr timpenning. Orsaken härtill är, att det visat sig billigare, om tillräcklig kontroll övas.
- IV. Under de senare åren ha vid K. J. ej utförts några större arbeten, varför något i denna punkt ej kan meddelas.

E. Pettersson.

Karlshamn—Vislanda—Bolmens Järnväg.

- I. a. Huru långa äro banmästareavdelningarna?
Hela bansträckan 150 km är uppdelad på två banmästare utrustade med motordressiner.
- b. Huru långa äro bevakningssträckorna?
På KVBj — 129 km. äro sträckorna i medeltal 6,150 km. Från nästa år beräknas de bliva 6,5 km. På HKJ — 21 km. äro sträckorna i medeltal 10,5 km.
- c. Bevaknings- och arbetssträckor sammanfalla.
- d. Vakterna äro sammanförda parvis och inspektera två sträckor varannan söndag.
- II. Varje vakt sköter sin sträcka, men lämnas, när så erfordras, tillfällig hjälp.
- III. Som regel sker sliperutbytet på beting med utbyte på hel arbetsdag av 15 st. 7-fot sliper när linjebevakning ingår och 20 st. utan sådana. Banmästarna fara som regel varje dag över sin sträcka och kontrollera.

*Einar Fredriksson.**Kristianstad—Hässleholms Järnvägar.*

- I. Banmästaresträckorna äro 47 resp. 69 km. Banbevakningssträckorna äro 4—6 km långa. Arbetssträckorna äro 5—7 km långa. Banbevakningen utföres delvis av folk, som ej sysselsättes med underhållsarbete, och av denna anledning äro banbevaknings- och arbetssträckorna i vissa fall ej sammanfallande. Söndagsinspektionerna i regel ordnade så att en man utför bevakningen av tvenne intilliggande banbevakningssträckor.

Ifråga om grunderna för bestämmande av bottenbehovet av ordinarie personal nämnes att av 28 banbevakningssträckor endast 14 äro besatta med ordinarie banvakter. För övriga sträckor äro extra linjearbetare och tillfälliga banarbetare förordnade att uppehålla befattningarna.

- II. Underhållsarbetet utföres å resp. arbetssträckor av den som förordnats förestå sträckan jämte 2 å 3 banarbetare eller i undantagsfall linjearbetare.
- III. På ackord utföres huvudsakligen slipersinläggning och gruslastning. På beting huvudsakligen rälsutbyte. Övriga arbeten med timlön, som är 68 öre.

Kontrollen på arbetsplatserna utövas av banmästare och i vissa fall av särskilt förordnad banvaktsförman.

- IV. Några andra arbetsmetoder eller redskap än sådana som förekomma på de flesta arbetsplatser av ifrågavarande slag torde vi icke hava vid C. H. J.

Nils Greger.

Landskrona & Hälsingborgs Järnvägar.

Banmästareavdelningarna 2 st., en är 32 km. och en är 28 km.

Banbevakningssträckorna 5,5—4,5 km.

Arbetaresträckorna sammanfalla med banbevakningssträckorna.

Söndagsinspektion. En banvakt fri och den andre bevakar två sträckor. Bottenbehovet av ordinarie personal. Söker att få ned det, så att endast banvakter äro ordinarie.

Underhållsarbete på beting, ackord eller timlön. Arbetet utföres i regel på timlön utom slipersinläggning. 12 st. slipers skola inläggas pr man och dag.

Edvin Warholm.

Nässjö—Oskarshamns Järnväg.

Banlängd 148.440 m; sidospår 25.960 m; summa 174.400 m. Rälsvikt 34.50 kg.; syllavstånd 790 m/m.

Största hjultryck av loks koppelaxel, persontågs 13.00 ton,

» » » » » godstågs 14.50 » .

Största hastighet 75 km.

Banmästareavdelningarna = 3 st. å c:a 50 km.

Banmästarna försedda med motordressiner. Bm-inspektion av hela Bm-avdelningen behöver ej ske varje dag.

Banvaktssträckorna = 24 st. å c:a 6 km.

Inspektion en gång dagligen före arbetstiden.

Tjänstg.tid: sommarperiod April—Sept. = 9 ¼ à 9 ½ tim.

» vinterperiod Okt.—Mars = 7 à 7 ½ tim.

Bevaknings- och arbetssträckor sammanfalla.

Sön- och helgdag inspekterar varannan banvakt dubbelsträcka (c:a 12 km).

Anslagen tid sommarperiod = 3 tim., vinterperiod = 4 tim.

Bottenbehovet av ordinarie personal bestämmes med hänsyn till, att densamma kan beredas ständigt arbete året runt. Hänsyn tagen därvid till, att tid för transport till och från arbete blir rimlig.

Grunder för arbetets utförande: Förutom ordinarie personalen intages banarbetare till sådant antal, att de huvudsakliga underhållsarbetena kunna utföras under sommarperiodens 6 månader Maj—Oktober. Banarbetare c:a 1 man pr 4 km spår. För arbetsperioden uppgöres arbetsplan upptagande tidsperioder och dagsverken för fastställda arbeten.

I stora drag utföres underhållsarbetena å banan sålunda:

1. Vårjustering; utföres samtidigt å alla Bv. sträckor.
2. Grusnings- och höglyftningsarbeten utföres successivt å Bm.-avdelningarna med sammandragna arbetslag.

Samtidigt pågår slipersutbytet på linjen.

3. Under grusnings- och höglyftningsarbetena arbeta banvakterna ensamma med slipersinläggningen.
4. Efter grusnings- och höglyftningsarbetena är linjens slipersutbyte i huvudsak utfört.
5. Erforderliga arbeten å stationer med anläggningar utföres. Vid större arbeten med arbetslag.
6. Höstjusteringen utföres samtidigt å alla Bv. sträckor av resp. banvakter med hjälp av 1 à 2 banarbetare.
7. Riktning verkställs av arbetslag.
8. Dikningsarbeten utföres av banvakterna.

Ackordsarbeten.

Vid slipersinläggningen inlägges minst 50 % av banvakterna ensamma, resten med hjälp av banarbetare. Alla sliprar stoppas med hacka.

Varje banvakt är skyldig att förutom inspektion och tillsyn över slipersarbetet utbyta minst 12 st. sliprar pr. arbetsdag.

Banarbetarna utföra slipersinläggning på ackord. Ackordspris 53 öre pr st. Förtjänst c:a 90 öre per tim. Lastning av slipers, 50 m.:s bärning, 5 öre pr st.

Grusningsarbetena utföres på ackord. Där tippningsplatsen ej ligger för långt från grusgropen utföres lastning och tippning av samma arbetslag. Lyftning sker först efter tippningens slut å hela höglyftningssträckan.

Ackordspris: för lastning och tippning 1:00 kr. pr. m³.

enbart lastning 0:65 » » »

enbart lossning 0:35 » » »

Förtjänst c:a 1:25 kr. per tim.

Höglyftning (15 à 20 cm.) utföres på ackord.

Ackordspris: 0:55 kr. per banmtr.

Förtjänst c:a 1:00 kr. per tim.

Kollossning i kolgård från vagn, utan kärning 0:35 kr. pr ton.

» » » » » med » 0:50 » » »

Förtjänst 1:00 à 1:20 kr. per tim.

För större bangårdsarbeten sättes ackord, när så lämpar sig och efter arbetets art och omfattning.

Kontroll över ackordsarbeten utföres av banmästarna. Till Biö-ex. insändes en veckorapport från varje Bv.-sträcka, varå anges under veckan utfört arbete såväl till timmar som art och antal. Veckorapporterna sammanföres å Biö-ex. å särskilt sammandrag, som därefter kontrolleras med banmästarnas avlöningslistor.

Arbetsmetoder och redskap.

Som gruslastningen ej sker kontinuerligt finnes ej särskild lastningsanordning utan sker lastningen för hand. Grusvagnarna äro vanliga slätbottnade vagnar med sidolämmar, dessa så anordnade, att gruset tippas innanför lämmen och alltså kommer så nära spåret som möjligt.

För slipersstoppning inköptes en Krupps motordriven kompressor-anordning, men har densamma ej använts i större

utsträckning, då den ej visade sig ekonomisk samt dessutom var svårskött. För dylikt arbete bör, enligt min mening, större aggregat användas.

Vid in- och utdragning av sliprar användes en mindre timmersax för att slippa såra slipersen med hugg av stopphackan.

Slipers under 6 tums kärna impregneras med kreosotolja, varför de i banan inlagda sliprarna utgöres dels av impregnerade sliprar och dels fullkärniga sliprar, vilket torde i framtiden lämna gott resultat.

Vid justeringsarbeten användes en liten mycket behändig och lätt lyftapparat, Titan, som kan rekommenderas. Varje Bv. är försedd med en dylik.

Ballastplog användes med gott resultat. Bevattning med klornatriumlösning mot ogräs från särskild tankvagn med spridareanordning användes med gott resultat.

Som järnvägen har gamla dåliga ballastmurar av skrotsten utbytas dessa årligen genom på platsen gjutna ballastmurar av betong.

Y. Hjortzberg.

Stockholm—Roslagens Järnvägar.

- I. Banmästareavdelningarnas längd variera mellan 56—69 km utom närmast Stockholm, där på grund av mycket tät trafik och dubbelspår Bm har endast 20 km. Bevaknings- och arbetssträckorna sammanfalla och hava en längd av 5 till 7 km beroende på banans beskaffenhet och olika tåghastighet.

Söndagsinspektionerna äro ordnade så, att en vakt inspekterar två sträckor. Bottenbehovet av ordinarie personal är beräknat så, att det finnes en ordinarie för varje bevakningssträcka. Under senaste åren hava sträckorna förlängts och därmed har antalet ordinarie personal reducerats.

- II. Vid justering och lyftning arbeta vakterna två och två tillsammans vid de tillfällena, då de ej erhålla någon hjälp av banarbetare.

- III. De vanligen förekommande underhållsarbetena utföras huvudsakligen på timlön. Slipersutbytet utföres dels på ackord och dels på beting. Då slipersutbyte utföres av banarbetare betalas 30 öre pr st. å A-ort och 35 öre å C-ort. Banvakterna hava till beting 15 st. pr dag samt bevakning och tillsyn av linjen. Banmästaren utövar tillsyn och kontroll av arbetet.
- IV. Några särskilt rationella arbetsmetoder eller redskap för gruslastning finnas ej vid S. R. J.

Hj. Ekholm.

Stockholm—Västerås—Bergslagens Järnvägar.

- I. 1) Banmästareavdelningarnas längd varierar mycket, beroende på bandelens karaktär, dubbelspår, bangårdarnas storlek, trafikintensitet m. m. Längderna äro i avrundade tal: 18, 35, 29, 46, 54, 14, 32, 55, 44, 33, 30, 47 och 37 km.
- 2) Bevakningssträckornas längd varierar likaledes mycket av samma anledning som för banmästareavdelningarna. Normallängden för huvudlinjerna kan sägas vara 4,0 km. och för bilinjerna varierande upp till 8,0 km.
- 3) Bestämda arbetssträckor förekomma ej.
- 4) Under sön- och helgdagar är banmästaren befriad från inspektionsskyldighet. Inspektionen fullgöres dessa dagar av banvakt och omfattar en inspektionstur att förrättas mellan klockan 10 och 14 i banvaktens val. Bevakningssträckan utgör då i regel två banvaktssträckor.

För inspektionens fullgörande beräknas pr km. bevakningssträcka under sommartid, d. v. s. april—september, 10 min. och vintertid, d. v. s. oktober—mars, 12,5 å 15 min.

- 5) Vid beräkning av bottenbehovet av ordinarie personal har man utgått från oundgängliga behovet av arbetskraft, då arbetet å linjen är ländrigast, vilket i regel inträffar på förvintern, sedan marken tillfrusit och innan snön och frostskjutningar blivit i nämnvärd grad besvärande. Det behov av arbetskraft i övrigt, som före-

ligger, är avsett att fyllas genom banarbetare. Med denna utgångspunkt har en plan upplagts, efter vilken reglering successivt företages. Järnvägen har hittills icke tillåtit eller avskedat ordinarie personal och man räknar med att rationaliseringsplanen skall genom pensioneringar i vederbörlig ordning vara genomförd under loppet av två år.

- II. Banpersonalen arbetar i spridd ordning, vanligen tvänne banvakter tillsammans å den dubbla banvaktssträckan. Vid slipersutbytet och under den första spårlyften där-efter förstärkes arbetskraften i mån av behov med en och annan banarbetare. På de större bangårdarna finnas arbetslag under förmannskap av banvakten på sträckan.
- III. Slipersbytet utföres på beting. Med undantag för lastningar, lossningar samt vissa specialarbeten utföras underhållsarbetena, såsom lyftning, rensning, putsning, skruvning, spikning m. m. efter timlön.

Ett exemplar av vår nya banbevakningsordning bifogas.

Carl Henning.

*Banbevakningsordning vid Stockholm—Västerås—
Bergslagens Järnvägar.*

§ 1.

*Banans indelning i bansektioner, banmästareavdelningar och
banvaktssträckor m. m.*

Banan indelas vad banavdelningen beträffar i bansektioner, sektionerna i banmästareavdelningar och dessa åter i banvaktssträckor.

Med hänsyn till trafikens omfattning, tåghastighet m. fl. omständigheter indelas de olika linjerna i fyra grupper, här benämnda A-, B-, C- och D-linjer. Tillsvidare räknas såsom

A-linjer:

Huvudsta—Vansbro.

Tillberga—Köping.

Spånga—Hässelby Villastad.

B-linjer:

Tillberga—Sala.
 Ramnäs—Kolbäck.
 Ängelsberg—Kärngruvan.

C-linjer:

Enköping—Runhällen.

D-linjer:

Sundbybergs N.—Ulvsunda.
 Enköping—Enköpings hamn.
 Norberg—Klackberg.
 Morgårdshammar—Smedjebackens hamn.

§ 2.

Föreståndare för banmästareavdelning.

Banmästareavdelning förestås av banmästare med den tjänstgöringsskyldighet, som genom gällande instruktion för banmästare, genom denna banbevakningsordning eller annorledes ålägges honom. Såsom ställföreträdare för banmästaren tjänstgör för dylikt uppdrag lämplig banvakt, som, då han icke är bunden av denna tjänstgöring, förrättar banvaktstjänst.

Vid förordnandet för banvakt att tjänstgöra som banmästare räknas tiden därför efter normal tjänstgöringstid.

Under sön- och helgdagar kunna två banmästareavdelningar sammanslås till en eller en avdelning uppdelas på angränsande banmästareavdelningar.

§ 3.

Personal å banvakssträckor.

Å varje banvakssträcka skall tjänstgöra en banvakt med de åligganden och på det sätt, som i gällande instruktion för banvakt, i denna banbevakningsordning eller eljest föreskrives.

Banvakssträcka utgör i regel under söckendagar en bevakningssträcka. Två eller flera banvakssträckor kunna emellertid sammanföras till en bevakningssträcka vilket särskilt är förhållandet under sön- och helgdagar och under vikariat för att tillfälle till vederbörlig tjänstledighet skall kunna beredas personalen.

§ 4.

Inspektion av banmästareavdelning.

Banmästareavdelning skall av banmästare eller dennes ställföreträdare utan särskild anmaning inspekteras så ofta inspektion är erforderlig. Med avseende å linjernas olika karaktärer skall under normala förhållanden följande dock iakttagas:

A-linjer:

hela linjesträckan inspekteras en gång varje söckendag;

B-linjer:

varje del av linjesträckan inspekteras minst varannan söckendag;

C-linjer:

hela linjesträckan inspekteras en gång varje söckendag;

D-linjer:

varje del av linjesträckan inspekteras minst två gånger i veckan, jämnt fördelade på veckans dagar, dock att den ena av dessa inspektioner kan, enligt baningenjörens beprövande, utbytas mot en av banvakt verkställd besiktning.

Behöver här nämnda normala antalet inspektioner ökas å viss bansträcka, äger baningenjören att härom bestämma.

Banmästaren skall tillse att endera hans inspektion eller i § 5 omnämnd besiktning av bevakningssträcka företages vid dagsljus.

Då banmästare av någon anledning är förhindrad att personligen fullgöra inspektionen enligt ovan skall han beordra sin ställföreträdare att åka den oinspekterade linjesträckan, varförutom förhållandet i varje särskilt fall skall rapporteras till baningenjören samt antecknas i inspektionsjournalen. Baningenjören äger befogenhet att på framställning av banmästaren vid alldeles särskilda omständigheter medgiva någon lättnad i inspektionsskyldigheten.

Banmästares frisöndagar böra så ordnas, att två banmästare tjänstgöra turvis var sin söndag å den enligt § 2 sammanlagda banmästareavdelningen. Vid beviljandet av tjänstledighet åt banmästare under söckendagar bör tillses, att i regel icke

båda de sålunda samarbetande banmästarna lämnas tjänstledighet samtidigt, detta i ändamål att i händelse av förekommande behov alltid den ene av banmästarna skall finnas tillgänglig inom banan.

§ 5.

Besiktning av bevakningssträcka.

Bevakningssträcka enligt § 3 skall på sätt banvaktsinstruktionen föreskriver under normala förhållanden av banvakt besiktigas enligt följande:

A- och B-linjer:

alla dagar, såväl söckendagar som sön- och helgdagar, en gång om dagen;

C-linjer:

sön- och helgdagar, en gång om dagen;

D-linjer:

ingen annan besiktning än den, som enligt § 4 kan bli bestämd.

Behöver här nämnda normala antalet besiktningar ökas å viss bansträcka äger baningenjören att härom bestämma.

Den normalt under söckendagar förekommande dagliga besiktningen skall i regel förläggas i omedelbar anslutning till arbetstiden och lämpligen före dennas början, varigenom banvaktens arbetstid såvitt möjligt kan sammanfalla med banarbetarnas.

Bevakningssträckans besiktning sön- och helgdagar skall förrättas å tiden mellan klockan 10 och 14, dock att å platser, där passning för tåg förekommer, baningenjören kan medgiva undantag.

§ 6.

Beräkning av tid för besiktning sön- och helgdagar.

För besiktningens fullgörande under sön- och helgdagar beräknas jämligt träffad överenskommelse viss tid pr kilometer bevakningssträcka enligt följande:

Sommartid, d. v. s. 1 april—30 september:

för alla linjer	10 min.
dock att för linjen Norberg—Kärrgruvan be- räknas	15 „

Vintertid, d. v. s. 1 oktober—31 mars:

för nedre linjerna d. v. s. söder om Skultuna resp. Hallstahammar	12½ min.
för övre linjerna	15 „
dock att för linjen Norberg—Kärrgruvan be- räknas	20 „

Det sålunda beräknade antalet minuter avrundas i turlistan till närmast 10 min.

På sätt här angivits beräknad tid avser medeltid, varför ytterligare tid i form av kompensation ej vidare medges.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Som svar å utsänd förfrågan angående banavdelningens organisation och arbetssätt m. m. får jag härmed meddela, att vid T. G. O. J. banvakternas bevakningssträckor under året reglerats så att sträcklängden kommer att uppgå till högst 5100 och minst 4800 meter, varvid sträcka, som omfattar bangård eller sidospår, avkortats viss längd med hänsyn härtill.

Banmästareavdelningarna ha hittills varit högst 43 km. och minst 31 km men kommer nästa år i samband med viss avgång från banmästarekåren att förlängas till högst 50 km linjesträcka, varvid banmästarna komma att utrustas med motor-dressiner, avsedda för deras baninspektion.

Frågan huruvida daglig inspektion skall vara obligatorisk för banmästarna står under omprövning. Tanken på att utbyta banvakternas söndagsinspektion mot dylik verkställd av banmästarna avvisas såsom varande onödigt betungande för banmästarna utan att banavdelningens arbetsekonomi därigenom förbättras.

Banvakternas bevaknings- och arbetssträckor sammanfalla under vardagarna. Å söndagarna verkställs endast en banvaktsinspektion, varvid dubbel vardagssträcka inspekteras.

Bottenbehovet av ordinarie personal har bestämts med hänsyn till ovannämnda sträckindelning, varvid märkes att å varje banmästareavdelning avses en ordinarie banvakt placerad utan sträcka som vikarie för banmästaren, och komma dessa platser att tillsättas med hänsyn till kvalifikation i stället för tjänsteårsberäkning, vilket tidigare varit fallet. Förutom nämnd ordinarie personal anses det normala underhållsarbetet kräva en banarbetare på varje banvakssträcka, anställd cirka 6 månader per år.

Det normala underhållsarbetet verkställes av spridd personal, under det att vid sådana större arbeten, spårbox m. m., som fordrar helt arbetslag, personalen sammanföres på lämpligt sätt till dylikt.

Ackordsarbeten förekomma endast ifråga om arbeten av sådan art, som förekommer vid nybyggnadsarbeten, såsom gruslastning, rälsutbyte, avloppsledningar m. m.

Verkställd sträckförlängning är icke avsedd att sänka underhållsstandarden utan beräknas den minskade underhållspersonalen kompenseras genom införandet av rationella arbetsmetoder, såsom klorexbevattning, slipersdragare m. m.

Sistnämnda verktyg visar sig efter utprovning icke vara något universalverktyg men till god arbetsbesparande hjälp vid slipersutbyte under vissa förhållanden.

Banvakternas normala konservatism parad med rädslan inför och reaktionen mot ytterligare personalindragning gör, att dessa i allmänhet underkänna verktyget, under det att vissa av dem — den intelligentare delen — uppskattar detsamma.

Lars Granfeldt.

Trafikförbundet Uppsala—Norrland.

I. Banmästareavdelningarnas längder variera mellan 32 och 42 km. Längderna hava fastställts med hänsyn till hur svårskötta de respektive distrikten äro. Banmästarna äro skyldiga att vid sina inspektioner använda trampdressiner.

Banbevakningssträckorna äro »tvåmanssträckor» med en ordinarie banvakt (sträckvakt) och en ordinarie linjearbetare

å varje sträcka. Längderna variera mellan 6,8 och 9,3 km. Undantagsvis finnas »enmanssträckor» med en längd av 3,6—5 km och med endast en banvakt å varje sträcka. Dessa enmanssträckor hava tillkommit på grund av viss omreglering av banmästaravdelningarnas omfattning. Anordningen med tvåmanssträckor har visat sig medföra påtagliga fördelar vid ordnandet av personalens frisöndagar, vikariat under tjänstledighet och sjukdom, kilnings- och andra arbeten, som ej ur trafiksäkerhetssynpunkt böra utföras av ensam banvakt etc. Genom att linjearbetarnas stationeringsort utgöres av hela den banmästaravdelning, å vilken de äro placerade, inbesparas i en hel del fall traktamentsersättningar.

Arbets- och banbevakningssträckor sammanfalla i regel. Undantag göras dock vid spårjusteringsarbeten, då härför särskilt lämpliga vakter i vissa fall tjänstgöra såsom förmän för justerarlag å två eller flera banbevakningssträckor.

Söndagsinspektioner företagas alltid av banvakt eller linjearbetare. Å sträckor med endast banvakt, vilka ligga två och två intill varandra, inspekterar en av banvakterna på söndagar båda bevakningssträckorna. Banmästare har under normala förhållanden ingen inspektionsskyldighet å sön- och helgdagar.

Antal man, som vintermånaderna en normal vinter erfordras för inspektioner samt kilnings- och snörenhållningsarbeten, har varit normerande vid bestämmandet av antalet ordinarie banvakter och linjearbetare.

II. Ett sammanförande av ordinarie banpersonalen till arbetslag förekommer endast undantagsvis, exempelvis när inga tillfälliga banarbetare äro i arbete, och linjearbetarna sammanföras å någon banmästaravdelning för kortvarigt arbete, som kräver mer än 2 man.

III. Arbeten på beting förekomma mycket sällan. Däremot utföra banarbetare underhållsarbeten i största möjliga utsträckning på ackord.

K. Öhnell.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gäfle.
(Utdrag av utredning.)

De omständigheter, som förutom den ekonomiska depressionen motivera en omorganisation av banunderhållstjänsten äro:

1. Minskningarna i inspektioner.
2. Successiva förbättringar i:
 - a. underbyggnaden, varigenom främst kilningarna vintertid minskats;
 - b. överbyggnaden i avseende på kraftigare räler och växlar, längre brukningstid på sliprar, makadam i stor utsträckning i stället för grus i ballasten;
 - c. Redskapsutrustning och småfordon (dressiner o. d.)
3. Förändringar i personaluppsättningen genom den avtalsvägen införda gruppen extra linjearbetare, varigenom en pålitligare och dugligare arbetaregrupp än de tillfälliga arbetarna och i användbarhet med ordinarie personalen jämnställda men i kostnadshänseende smidigare och billigare grupp befattingshavare än den sistnämnda erhållits. De organisationsprinciper, som man med nuvarande erfarenheter har att välja på vid ett förbilligande av banunderhållstjänsten, äro följande:

- I. En-manssträckor så avpassade att en banvakt kan verkställa dels erforderlig inspektion, dels alla å sträckan förekommande, till banunderhåll och trafiksäkerhet hörande arbeten av sådan natur, att därför krävas banvaktskvalifikationer, under det enklare arbete utföres av tillfällig arbetskraft, vilken senare om möjligt bör kunna avvaras vintertid.
- II. Baninspektionen verkställs av särskilda inspektörer, som å motordressin avpatrullera en hel banmästareavdelning eller därmed jämförlig linjesträcka (såsom nu sker sommartid vid s. k. brandinspektion). Underhållsarbetena utföras av särskilda arbetslag.

Detta system är allmänt brukligt i U. S. A. och användes också på kontinentens starkast trafikerade linjer.

Efter noggrant överbägende av inverkan de omständigheter ansluter jag mig obetingat till den förstnämnda principen, dock i vissa kombinationer med den sistnämnda.

Genom att vederbörande banvakt skall förrätta baninspektion på egen sträcka och sålunda själv får ansvaret för linjens och spårets beskaffenhet, erhålles en sporre till större ansvarskänsla på samma gång som man uppnår, att eventuella felaktigheter bliva upptäckta och avhjälpna på så tidigt skede som möjligt. Erfarenheten har visat att små felaktigheter hastigt förstöras under trafikens inverkan. Då banvakt därjämte måste hava skyldighet att företaga extra inspektioner å sin sträcka vid oväder, skulle en delning av inspektionsskyldigheten hava en menlig inverkan på ansvarsfördelningen.

Däremot föreslås för erhållande av gott utnyttjande av arbetskraften under söckendagar och samtidigt mera allmän söndagsvila, att söndagsinspektionen får uppdragas åt särskilda inspektörer, som med användande av motordressiner få inspektera flera banvaktssträckor.

Erfarenheten har också visat, att å huvudlinjen Göteborg—Falun—Gäfle med där fordrad hög kvalitet på spårets underhåll och förekommande tunga arbetsstycken äro så små lag-enheter, som erhållas av en å två banvakter jämte en å två tillfälliga banarbetare, icke lämpliga. Effektivare ur såväl nyttighets- som arbetsledningssynpunkt hava större lag-enheter under befäl av en reparationsförman eller en tillfälligt förordnad banvaktsförman visat sig vara. Å varje banmästareavdelning å denna huvudlinje bör därför finnas ett antal ordinarie arbetare och/eller extra linjearbetare.

Grundläggande för personaluppsättningen å banmästareavdelningarna är sålunda banvaktssträckornas längd. På linjer, där tjälskjutningen vintertid väsentligen hävts genom grundförbättringar, bör sträcklängden vara 7,5 å 8,5 km. Å övriga linjer 5 å 6 km.

Banmästareavdelningarnas längder få såsom hittills rättas efter bandelarnas art.

Nuvarande längder synas i stort sett väl avpassade och utgöra vid:

B. J.	c:a 26 km.
G. D. J.:	
Gäfle—Falun—Mora	» 23 »
Falun—Björbo	» 35 »
Mora—Älvdalen	» 40 »
S. D. J.	» 33 »
K. F. J.	» 41 »
D. V. V. J.	» 45 »

Erfarenheten har visat, att det icke är lämpligt att alltför hårt låsa fast banmästareavdelningarnas gränser. En banmästares arbetsbörda kan tillfälligt under exempelvis något år avsevärt ökas genom bangårdsombyggnader e. d.

Det kan därvid vara lämpligt att genom tillfälliga gränsflyttningar åstadkomma regleringar i arbetsomfattningen.

Banvaktsantalet å varje banmästareavdelning blir bestämt genom längderna av och därmed antalet banvaktssträckor.

För det fall att särskild banpersonal erfordras för bevakning av svängbroar under seglationstiden, tillkomma härför såsom på senare år tillämpats, erforderligt antal *ordinarie arbetare*.

Utöver dessa båda kategorier erfordras ordinarie arbetare och/eller *extra linjearbetare* för följande ändamål, nämligen:

- Lagtjänst och komplettering av hanvaktstjänsten för kilningsarbeten vintertid.
- Telegraf- och förreglingstjänst.
- Reservtjänst vid permission, sjukdom, vagnuttagning o. d., ävensom, vilket ur allmän järnvägssynpunkt synes önskvärt, för tillfälliga stationskarlsvikariat.

Y. Simonsson.

Trafikförvaltningen Göteborg—Småland—Karlskrona.

- I. a) Banmästareavdelningarnas längd sträcker sig upp till 60 kilometer bana.
- b) Dagliga baninspektionen påvilar banmästarna, vilka utrustats med motordressiner.
- c) Arbetssträckornas längd varierar mellan 5,5—8,7 kilometer.
- d) Söndagsinspektionerna utföras av banvakterna.
- e) Bottenbehovet av ordinarie personal har bestämts med tanke på, att ordinarie personalen skall kunna ssyselsättas med effektivt arbete året om, utan att förden skull arbetet så att säga behöver skapas vintertid.
- II. Personalen arbetar spridd. Stora lag undvikas i görlig mån.
- III. Vanligen förekommande underhållsarbeten utföras på ackord eller beting, där med hänsyn till arbetets beskaffenhet så är möjligt. Härav större arbetseffekt och lägre kostnader.

Kontrollen av utförda arbetens mängd och beskaffenhet åligger i första hand banmästarna.

O. E. Billvall.

Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar.

- I. a) Vid Mellersta Östergötlands järnväg 125 km. finnes en banmästare
- » Norra Östergötlands järnväg 129 » » två »
- » Vikbolandsbanan 102 » » en »
- » Väderstad-Skänninge-Bränninge järnväg 43 » » en banvaktsförmän.
- b) Inspektioner utföras överallt av banmästarna eller under dem lydande banvaktsförmän. Vid M. Ö. J., N. Ö. J. och V. B. finnes en banvaktsförmän vid varje bana, som är banmästarens biträde och sköter inspektionen. De äro liksom banmästarna tilldelade motordressiner.

- c) Arbetssträckorna variera mellan 7 till 10 km. I medeltal torde de utgöra 8.5 å 9 km.
 - d) Banvakterna hava endast undantagsvis inspektions-skyldighet såsom sön- och helgdagar, då de inspektera två banvaktssträckor vardera under 3 å 3 1/2 timma.
 - e) Bottenbehovet av ordinarie personal är beräknat så att en banvakt utan hjälp med undantag för snöskottning och kilning skall vintertid kunna sköta sin sträcka.
- II. Banpersonalen arbetar både i lag och spridda. I regel har en banvakt sommartid en man till hjälp, på vissa sträckor tidvis två man. Vid M. Ö. J. har prövats arbete i större arbetslag. Man bör i så fall hava en större motordressin eller tralla för transport av materiel och personal.
- III. Slipersutbyte, justering, stängselsättning, dikesgrävning m. m. utföres i regel på ackord eller beting. Banmästarna och banvaktsförmännen kontrollera vid sina inspektioner vad banpersonalen utfört och huru detta utförts.
- IV. Vi hava inga andra anordningar än som finnas vid andra järnvägar. I grustaget hava vi en ångskopa, som lastar 60 m³ grus per timma och en harpa eller triör. I övrigt hava vi endast ballastplogar, som besparat oss mycket arbete.

Carl Carlsson.

Varberg—Borås—Herrljunga Järnväg.

- I. Banmästareavdelningarna äro f. n. fyra. Den längsta avdelningen är 41.5 km, en 31.5 km med grusgrop, en 34 km och en 20 km, vartill hör Borås Centrals bangård. Bevakningssträckornas längd är högst 5.2 km. Arbetssträckornas längd är i regel lika med bevakningssträckornas.
- Söndagar inspekteras två gånger, varvid tjänstgörande banvakter inspektera två sträckor.
- Bottenbehovet är bestämt till tre banmästare, 1 repa-

rationsförmån å Borås C., 9 banvakter med 7 km sträckor, (Vb — Fl) och 12 banvakter med 5.2 km sträckor (Fl — Hr).

- II. Vid slipersutbyte och sådana arbeten, som lämpligen kunna utföras av en man, arbeta de spridda, medan de vid svacklyft och höglyft och andra större arbeten sammanföras i lag.
- III. Underhållsarbetena utföras i regel med timlön, dock tillämpas ackord vid gruslastning och höglyft samt beting vid slipersinläggning.

Gruslastning betalas med 60 öre pr kbm. Höglyft betalas med 75 öre pr meter för lyft intill 15 cm och för lyft över 15 cm betalas ett tillägg av 25 %. I dessa priser ingår gruslossning, lyftning och understoppning samt en lättare avputsning av ballastsektionen (förtjänst c:a 1:— kr. pr timma).

För slipersutbyte på linjen gäller, att en banarbetare lägger in 14 st. 9 fots slipers på 8.5 timmar. Spikning och klossning göres av medföljande banvakt, som även utövar kontrollen.

A. Johannesson.

Västergötland—Göteborgs Järnvägar.

Huvudspårlängd: 386 km.

- I. Under senare åren ha väsentliga ändringar vidtagits i järnvägens indelning i bm-avdelningar och bv-sträckor.
- ./. Såsom framgår av bilagda sammandrag av bm-sträckor incl. huvud- och sidospår samt spårväxlar, varvid en »Jämförelselängd» beräknats.

F. n. är det 9 bm-avdelningar mot förr 12 st.

Bm-avdelningarnas längd växla mellan

lägst huvudspår 17,7 km. = jämförelselängd 33,8 km.

högst » 74,7 » = » 88,2 »

Medeltal $\left(\frac{386,4}{9}\right)$ 42,9 km. = $\left(\frac{463}{9}\right)$ 51,4 km.

Banvakter med sträcka 54 st. medeltal $\left(\frac{386,4}{9}\right)$ 7,15 km.

Arbetande bv 6 och ex. la 7 utan sträcka 13 st., vilka arbeta å hela bm-sträckan utan extra ersättning.

Bevaknings- och arbetssträckor sammanfalla i allmänhet ej.

Sön- och helgdagars inspektion göres så, att banvakterna tjänstgöra för varandra och inspektera fastställda högst dubbla sträckor. Givetvis turlista även för de 13 frigjorda.

Bottenbehovet av ordinarie personal är ännu ej nått, men allt efter en banvakt avgår med pension eller genom dödsfall, återbesättes platsen ej, utan i första hand får en frigjord vakt få sträcka, i andra hand sträckorna utökas till ett medeltal av 8 km.

Tillfällig personal får då i större utsträckning användas under den tid densamma bäst behöves.

- II. I allmänhet utföres syllutbyte av varje banvakt med hjälp av 2 å 3 st. frigjorda bv och tillfälliga arbetare.

Vid justering sammanföras banvakter med en van justerareförman till arbetslag med för varje fall bestämt antal tillfälliga arbetare som hjälp. Bm övertager under denna arbetstid inspektionen av hela bm-sträckan.

- III. Underhållsarbeten utföras både på ackord, beting och timlön.

Vid ackord betalas 30 till 38 öre för utbyte av en 2,0 m. sylle.

Vid beting skall varje man inlägga 18 till 20 st. syllar pr arbetsdag beroende på ballasten och blir fri då detta beting utförts.

Detta arbetssätt på beting önska våra banarbetare, som i allmänhet äro småbrukare med eget hem, helst begagna, då de i allmänhet fullgöra betinget någon timma före arbetstidens slut och därigenom få tid för eget bruk.

Vid justering är alltid särskild förman med laget och utföres detta på timlön för att undvika att den noggranna stoppningen eftersättes.

Vid gruslastning, höglyft och större rälsutbyten blir det alltid ackord.

- IV. Ballastplogar för ogrärensning finnes och utföres ett gott arbete. Likaså en cisternvagn om 10 m³ för besprutning med s. k. Klorexlösning.

H. Browall.

Sammandrag

och förslag till banmästaresträckor, incl. huvud-, sidospår och växlar, jämförelselängd och normalt syllutbyte vid Västergötland—Göteborgs järnvägar att tillämpas från 1 okt. 1932.

Bm-avd. N:r		Läge och km.	Spår och växlar			"Jäm- förelse- längd"	"Jäm- förelse- tal" för syll- utbyte	Normalt års- behov av syllar	A n m.
Gamla	Nya		huvud- spår km.	sido- spår km.	växlar st.				
I	I	Gbg—Gu 0—13 (0,9—5,6)	13 4,7	12,6	88	33,8	120	4056	Incl. Gu gropspår Incl.nyaP.B Avdrag till Torsgat. 0,9
II	II	Gu—A 13—49	36	3,5	35	40,9	120	4908	
III	III	A—Tg—Hp 49—86+ +11,7	48,4	5,1	54	55,7	120	6684	excl. No stn 0,3
V	IV	Tg—Sk 86—129,4	43,4	3,8	41	48,8	120	5856	
VI	V	Sk—Lå (Gs—V) 130—172	45	5,6	68	53,3	120	6396	incl. Gs-V. 3,0 km.
VII	VI	Lå—Ts 172—195	23	1,1	15	} 47,7	120	5724	
»		M. M. J. 0—17,8	17,8	3,0	54				
VIII	VII	Ts—Gdö 195—222,6	27,6	4,0	44	33,3	120	3996	godstrafik 3 ggr pr vecka
		Tv—Gp 0—20	20,1	2,0	22	22,8	60	1368	
X	VIII	T.N.J. 0—32,4	32,4	2,1	31	} 38,5	120	4620	
		No stn	0,3	1,8	16				
XI	IX	L.S.S.J 0—49	49,0	7,1	90	} 59,7	120	7164	
XII		S.T.J. 0—25,7	25,7	1,7	27				
Summa			386,4	53,4	585	463,0		51912	

»Jämförelselängden» är lika med huvudspår + sidospår +
+ 40 m. för varje spårväxel.

Dessa banmästaresträckor jämte de nya numren å banmästarna skola tillämpas fr. o. m. den 1 okt. 1932.

Göteborg den 16 sept. 1932.

H. Browall.

Ystad-banorna.

I.

Banmästareavdelningarnas längd:

å Y. E. J.	1:sta Bmavd.	30,3 km.	jämte Ystads stn
	2:dra »	44,9 »	
Y. G. S:t O.	»	41,0 »	
Y. B. J.	Bvf.	29,0 »	

Bevakningssträckornas längd:

Y. E. J.	5,0 »
Y. G. S:t O. J.	4,5 »
Y. B. J.	4,6—5,3 km.

Arbetssträckornas längd: lika med bevaknings- för vissa arbeten såsom: slipersutbyte, skyffling, spikning, skruvning, klotsning, stängselreparation, dikesrensning, trumrensning m. m.

Vid andra arbeten såsom svacklyftning, justering, baxning av spår o. växlar m. m. där det fordras flera än två man, sammanförs två eller tre Bv-sträckor, som då bliva 4—6 man. Sommararbetena under månaderna april—november har varje bv sig tilldelad en arbetare, de övriga månaderna är han ensam å sin bv-sträcka, varföre vid vissa vinterarbeten Bv slå sig till samman.

Bevaknings- o. arbetssträckor sammanfalla så till vida med varandra.

Söndagsinspektion: Dubbelsträcka både på förmiddag och eftermiddag. Samma dubbeltjänstgöring sker vid sjukdom o. pp.

Bottenbehovet av ord. personal: Om jag fattar denna fråga rätt, så har antalet av ordinarie bv bestämts med tanke på att det under de 5 vintermånaderna skall finnas arbete för dem och ej mera.

II.

Sammanförning av banpersonal göres som ovan nämnts endast för sådana arbeten, som tarva 4 à 6 man.

I allmänhet är personalen spridd.

III.

Ackords och Beting. Endast slipersinläggning göres på beting. 9 à 10 stycken slipers inläggas pr dag. En var får fullstoppa slipern, spika den samt göra fullt klart, så att intet som helst arbete göres efter utan den vanliga svacklyften å linjen.

IV. Intet!

Herman Thulin.

Ystadsbanorna.

Vid Y. J. har förslag uppgjorts till ändringar och ha redan delvis trätt i kraft. Beträffande personalindragningar är det emellertid beroende på kommande förhandlingar med personalorganisationerna.

I och II. Bm.-avdelningarnas längd blir upp till 50 km.

Bevakningssträckorna bli ca. 20 km.

Arbetssträckorna bli sommartid ca. 20 km.

Bevakning och egentligt underhållsarbete skiljas åt sommartid. Bevakningen utföres av linjeinspektörer, som dessutom rensa vägövergångar m. m. småarbeten. Söndagsinspektionen ordnas med vikarie varannan sönd- och helgdag.

Underhållsarbetet ordnas med arbetslag med ca. 20 km arbetssträcka. Laget ledes av en förman och har i regel endast underhållsarbete. Arbetet koncentreras på sommarmånaderna och skall vara avslutat den 1 oktober då betkampanjen börjar. Vintertid behålles endast ordinarie och så många extra, som är oundgängligen nödvändigt

särskilt med tanke på att banavdelningen lämnar vikarier till trafikavdelningen. Under denna tid arbetar personalen spridd och uppdelas bevakningen på flera bv så att sträckorna bliva mindre. Sön- och helgdagar inspektera bv dubbla sträckor.

Behovet av ordinarie personal har beräknats sålunda:

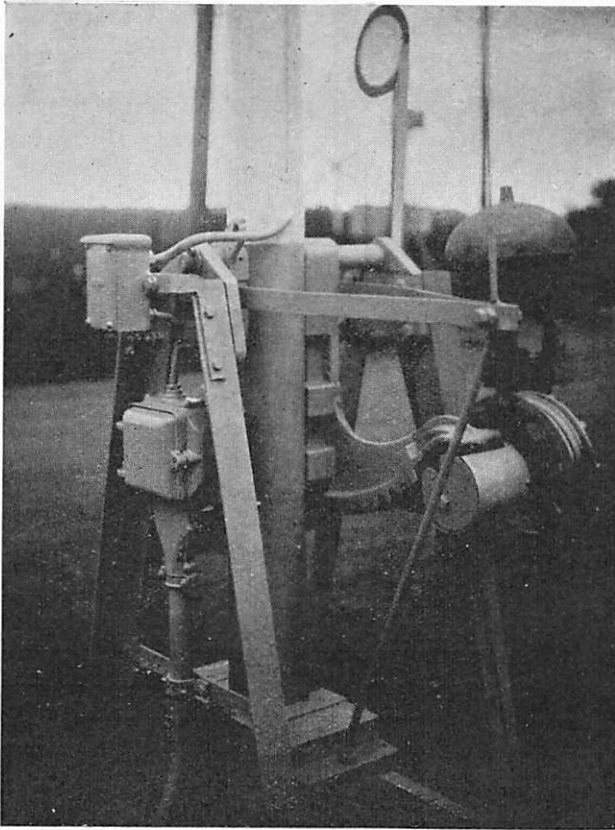


Fig. 1.

En linjeinspektör	för	var	20	km.
En arbetsförman	»	»	»	»
En vikarie	»	»	»	»
Sålunda tre man	»	»	»	»

- III. Ackords- eller betingsarbete förekommer ej. Då arbetet utföres under tillsyn blir det billigare med timavlönning.
- IV. För att slippa slangar mellan stativ och bom vid utdragning av elektriska ledningar å vägbommar ha vi börjat använda strömbrytare enl. *fig. 1 o. 2*. Genom att placera strömbrytarens axel i bomaxelns förlängning får man hela vridningen av ledningen förlagd till strömbrytaren och kan

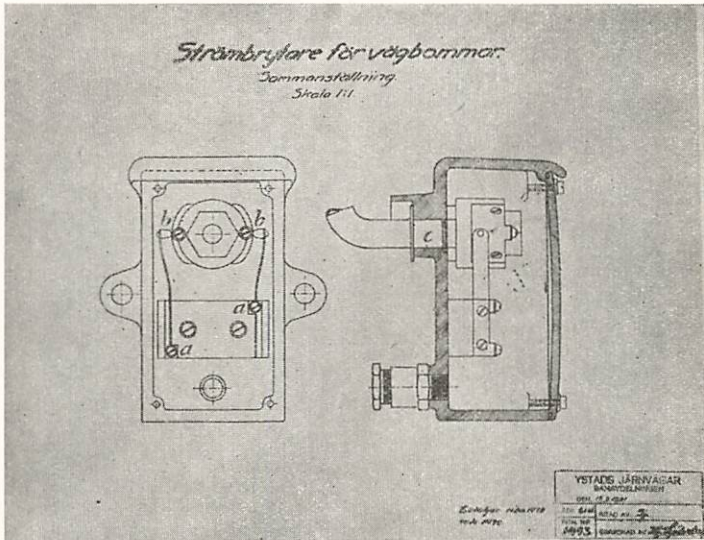


Fig. 2.

sålunda från bommen gå in med fast rör till strömbrytaren och likaså ha fast ledning från kabelboxen till strömbrytaren. Vi ha använt dylika strömbrytare i ca. 2 år och funnit dem bra. Vi tillverka dem själva och blir kostnaden ej större än för s. k. vingkontakter.

Vid indragning av elektr. ledning i vridbara växel- eller spärrlykter ha vi inuti rörståndaren uppdragit ett klenare rör, vari ledningen dragits och i vars övre ände lamp-hållaren placerats. Detta inre rör står stilla då lyktan vrides och utsättes sålunda ej ledningen för vridning, som ju ofta förorsakar isoleringsfel.

Hj. Sjöholm.

Östra Centralbanan.

Härmed hava vi äran lämna följande svar å de i cirkulärskrivelsen uppställda frågorna:

- I. Under senaste åren har ny indelning av banan företagits, ändrad banbevakning tillämpats och personalen minskats dels genom ålderspension och dels genom överflyttning till andra avdelningar. Sålunda har banmästareavdelningarna minskats från fyra till $3\frac{1}{2}$, banvaktsinspektionerna, som förut voro 2 å 3 pr dygn (varav en före dagens första tåg), helt borttagits under vardagarna, ingen nyrekrytering av personal ägt rum sedan år 1918 och personalstyrkan sedan dess minskats från i medeltal 85 till 58 man pr år.

Banmästareavdelningarnas medellängd 41 km.

Bevakningssträckornas » 20 »

Arbetssträckornas » 6,660 m.

En bevakningssträcka utgör tre arbetssträckor.

Vardagsinspektion utföres endast av banmästarna.

Sön- och helgdagsinspektion utföres en gång av banvakterna pr dressin i ena och å tåg i andra riktningen. De tre inom bevakningssträckan placerade banvakterna inspektera sålunda: Två alternera varannan söndag och helgdagar som infalla på en söndag, den tredje alla extra helgdagar och vid förfall för någon av de övriga. Banmästarna äro fria från sön- och helgdagsinspektion.

Bottenbehovet av ordinarie personal har bestämts efter följande grunder:

Banmästareavdelningarna skola framdeles förestås av banförmän.

Inom varje banmästareavdelning skall finnas 1 hantverkare för trä-, betong- och div. målningsarbeten m. m., 4 banvakter och två linjearbetare (f. n. banvakter) samt banarbetare i mån av behov.

För hela järnvägen 1 signalreparatör och för svängbro 2 brovakter.

- II. Banpersonalen sammanföres till arbetslag vid gruslastning, gruslösning, höglyft och spårjusteringar samt vid andra

förekommande större sommararbeten. Vid slipersutbyten arbetar i regel en banvakt och en å två banarbetare tillsammans (all spikning utföres av banvakter). Under vintermånaderna arbeta banvakterna var för sig eller två tillsammans.

- III. Dikesrensningar, slipersutbyten, spårväxelutbyten, gruslastning och lossning samt höglyft och ett flertal andra arbeten utföras på ackord, vari även ord. personal deltagar. I dessa fall träffas överenskommelse, att traktamente ej utgår till de, som ev. annars äro berättigade därtill. Beting förekommer endast för banvakternas slipersutbyten. Kostnaderna för ackordsarbetena äro i regel lägre än för motsvarande arbetsprestation vid timarbete, detta på grund av bättre fart och större arbetsglädje vid ackord.

Motivet för alltmer skeende övergång från timlöns- till ackordsarbete är i främsta rummet tidsbesparing, vilket är ofrånkomligt om nödvändiga underhållsarbeten skola medhinnas av en till 0,41 pr bankm. reducerad arbetsstyrka. Vid lagackord kontrollerar lagledaren arbetets rätta utförande och arbetstiden. Vid individuella ackorder kan effektiv kontroll ej utföras. Stickprov tages exempelvis å stoppningen vid slipersutbyten, varjämte bannmästaren kontrollerar kvaliteten av utförda ackordsarbeten.

- IV. Ifråga om rationella arbetsmetoder kan nämnas, att ogrärensningen för hand reducerats till en obetydlighet mot förut, sedan vi börjat använda ballastplog. Något direkt putsningsarbete i banan förekommer icke. Ett par försök har gjorts med natriumkloratbesprutning mot ogräs i ballasten, men försöken lockar ej till efterföljd, då metoden visat sig vara för dyrbar.

Inomhus har på senare tid använts härdad masonite, i omväxlande ljusa och mörka nyanser, till golvbeläggning i förstugor, mindre expeditioner och trappor, varvid de slitna golven avjämnats med golvmassa och masoniten spikats på underlag av tjock grålumppapp. Ytbehandling har utförts två gånger med hydrocellulosalack. Resultatet

är för tidigt att yttra sig om, men golven äro snygga, lätta att hålla rena samt förefalla även vara slitstarka.

För att minska underhållskostnaderna, övergå vi i allt större utsträckning till användandet av underhållsfria materialier, såsom taktäckningar med tegel eller Icopal-papp, revetering och putsning av trähus, ledningstrummor av cementrör och betong, plattformskanter, yttertrappor m. m. av betong, emaljerade namnskyltar o. d.

Transportproblemet för avdelningens underhållsmaterialier har varit och är föremål för utredningar. Hittills utförda beräkningar visa, att övergång till motortrallor skulle vara ekonomiskt fördelaktigt och synnerligen tidsbesparande. Då materialanskaffningen härför kräver kapitalutlägg, har denna rationalisering ej kunnat genomföras.

Bland redskap framhålles särskilt spårlyftaren »Titan», som visat sig vara synnerligen praktisk och uppskattad av personalen.

Då vår grusgrop är belägen å billig ort och grustransporterna, vid nuvarande lågtrafik, utföras med godstågen, vilket medför oregelbunden lastning, ha vi ej ansett något f. n. vara att vinna med mekanisk lastningsanordning.

Vad som ev. skulle kunna vara av intresse för andra banor, är användningen av våra kasserade sliprar. I första hand säljes så mycket som möjligt till personal och utomstående direkt från linjen, därefter erhåller alla stationer sitt bränslebehov och återstoden användes för uppvärmning av verkstaden samt som påeldningsved vid lokstationerna till loken. Kapningen sker på ackord (9 öre pr st. i arbetslön) å ambulerande kapsåg, driven av fotogénmotor.

O. Nilsson.

3. Garagebyggnader.

Till förbundets bankarlar har utsänts nedanstående cirkulärskrivelse:

Ett av de numera vanligen förekommande arbetena för banavdelningens vidkommande är uppförande av mindre garagebyggnader för 2 upp till 10 bussar. För banavdelningens rapport önskas uppgift hur dessa frågor lösts.

Hur stor area har beräknats för varje buss?
 Vilka byggnadsmaterialier har använts?
 Hur är uppvärmningen anordnad?
 Är anordning för vattenspolning vidtagen?
 Är inspektionsgravar anordnade? Kostnader?

Blekinge kustbanor.

Vid Blekinge kustbanor äro blott mindre garagebyggnader för I buss uppförda till ett antal av för närvarande 7 st. och vilka i medeltal betingar ett pris av 700.— kr pr st.

Arean av dessa, som samtliga äro av trä, varierar mellan 34 och 38 kvm. Någon uppvärmning är ej anordnad och vattenspolning förekommer blott i städerna.

Inspektionsgravar äro hittills ej anordnade.

A. Frisk.

Halmstad—Nässjö Järnvägar.

För varje buss beräknas en area av c:a 36 m².

Byggnadsmaterialierna framgår av ritningar, som publicerats i meddelande n:r 129.

Uppvärmes med varmvatten.

Anordning för vattenspolning finnes.

Inspektionsgrav eller brygga är anordnad.

Belysningsanordningar med takbelysning samt nödiga sladdar för reparationer är anordnad.

Kostnaderna för garage enligt ritning 2355 är kronor 6482: 21 eller kronor 2160: 73 pr bussplats och för garage enligt ritning 2526 kronor 9500: — eller kronor 3167: — pr bussplats.

Ovanstående garagetyper äro de som huvudsakligen använts, enklare byggnader för endast en bussplats hava utförts av trä, varvid kostnaderna hållit sig omkring 1000:— — 1500:— kronor.

C. H. Tornberg.

Kalmar Järnvägar.

Vid Kalmar järnvägar har endast uppförts följande garagebyggnader:

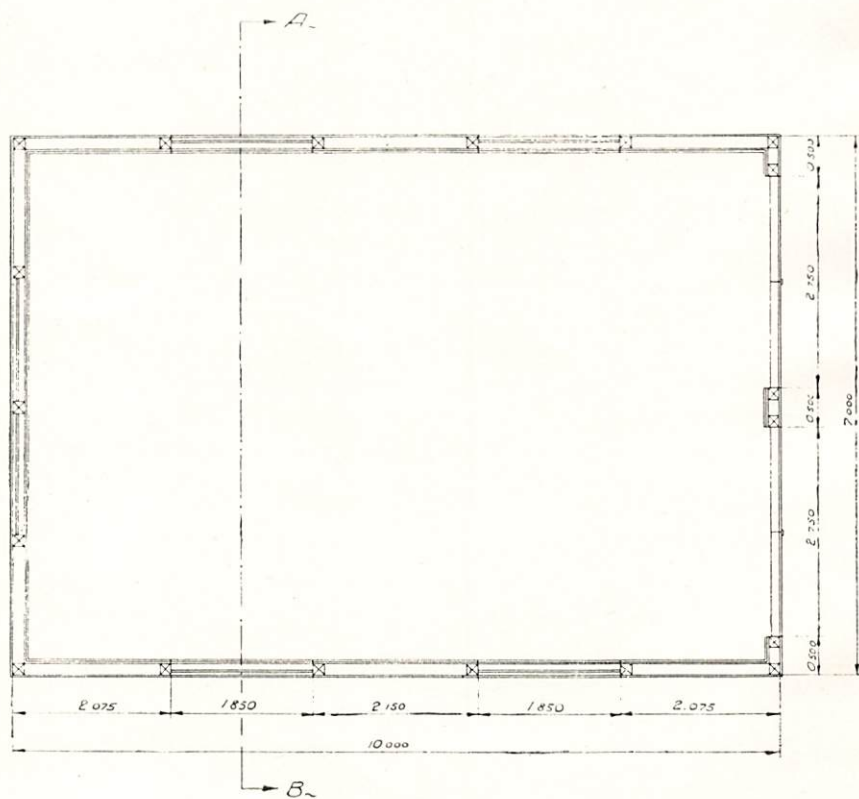
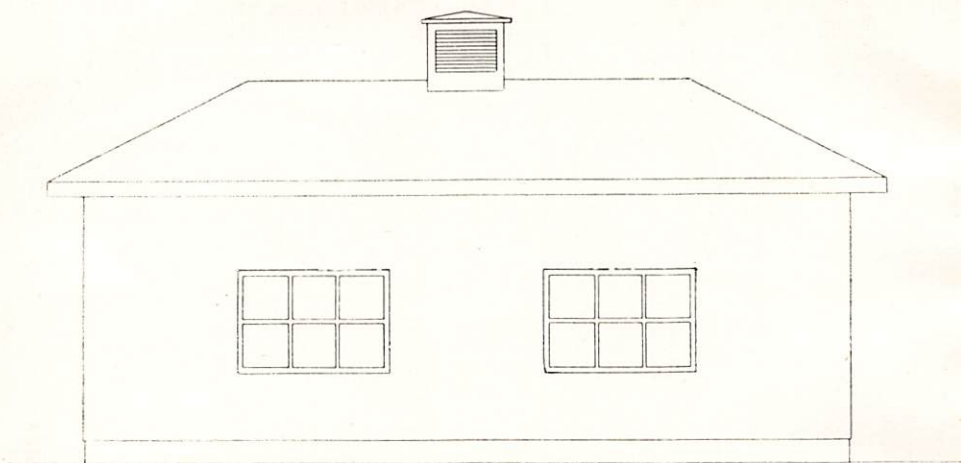
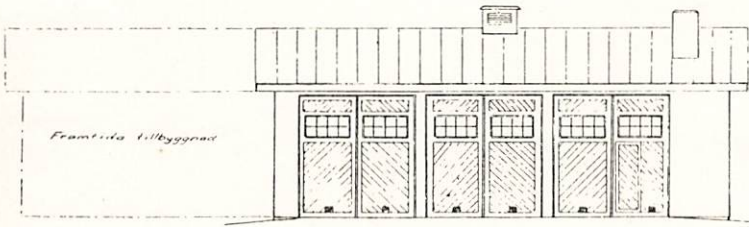


Fig. 3. Garage

Fasad mot godsdep.



Plan

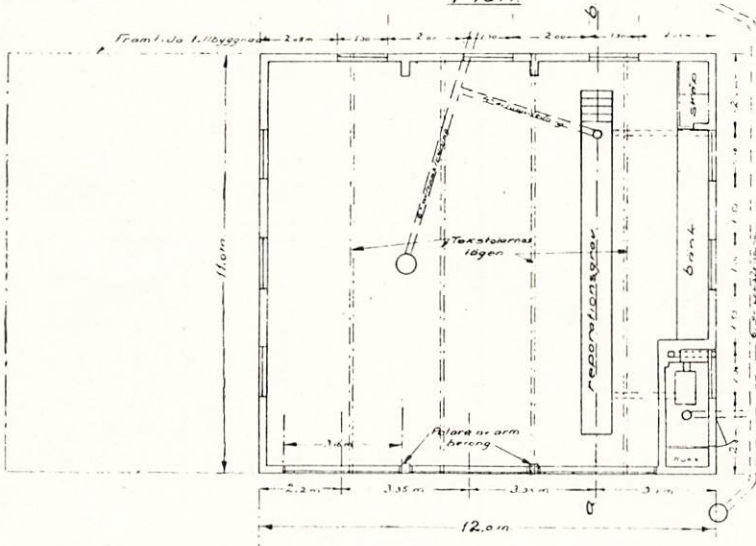
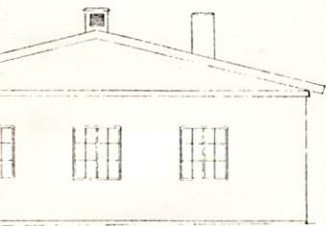
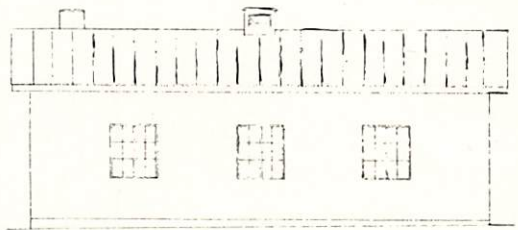


Fig. 4. Om...

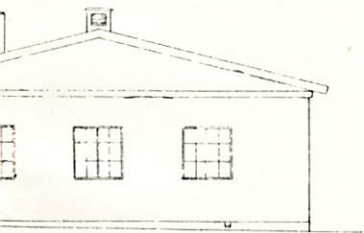
Fasad mot gatan.



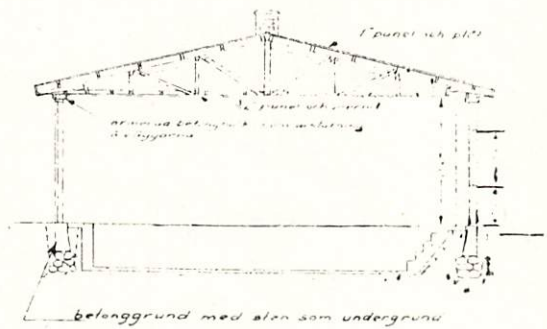
Fasad mot gångbron.



Fasad mot bangården.



Sektion a-b.



us-garage i Växjö.

År 1924 1 st. rymmande 1 buss, golvyta $4,5 \times 7,5$, cementgolv med inspektionsgrav. Byggnadskostnad kr. 1,246:—.

År 1925 1 st. rymmande 2 bussar, golvyta $5,6 \times 7,5$, grusgolv utan inspektionsgrav. Byggnadskostnad kr. 1,878:—.
Båda byggnaderna uppförda av resvirke med ut- och invändig panel. Ingen uppvärmning eller anordning för vattenspolning.

E. Pettersson.

Stockholm—Roslagens järnvägar.

Endast garage i Stockholm finnes.

För varje buss har beräknats 27 å 30 kvm. De byggnadsmaterialier, som använts, äro tegel och betong. Uppvärmning är anordnad med panna i källaren och plåtradiatorer. Vattenspolning finnes. Inspektionsgrav är anordnad, kostnad 2000:— kr. på grund av bergsprängning. Ventilation med fläkt ävensom avlopp äro anordnade från graven.

Hj. Ekholm.

Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund.

Fråga	Svar		
	Garage nr 1	Garage nr 2	Garage nr 3
Hur stor area beräknas för varje buss?	33.0 kvm.	40.0 kvm.	22.0 kvm.
Vilka byggnadsmaterialier ha använts?	Hus av 1-stens tegel på betongsockel. Taklag av trä med papp (underhållsfri). Golv av betong. Inv. tak och väggar putsade. Utv. väggar fogstrukna och delvis putsade.		Väggarna äro uppförda av kalksandstegel och putsade utv. I övrigt lika som garage nr 1 & 2
Hur är uppvärmningen anordnad?	Uppvärmningen sker med varmvatten (värmeledning).		Ingen uppvärmning.
Är anordning för vattenspolning vidtagen?	Nej	Ja	Nej
Är inspektionsgravar anordnade?	Ja	Ja	Nej
Kostnader?	Byggnadskostnad år 1929 ... 6500:— Värmeledningsanl. 850:— Kronor ... 7350:—	Byggnadskostnad år 1931 ... 7300:— Värmeledningsanl. 800:— Kronor ... 8100:—	Byggnadskostnad år 1931..... 3300:—

Lars Granfeldt.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gäfle.

Med anledning begärda uppgifter för mindre garagebyggnader meddelas härmed, att under innevarande år en garagebyggnad för 2 bussar uppförts vid Åsensbruk å D. V. V. J.

I de flesta fall torde man kunna säga, att när det gäller uppförande av så små garage för 1—3 bussar, så är det mer eller mindre fråga om provisorier. Någon stabilitet på busskoncessionsområdet har ännu ej inträtt utan förändras och tillkommer koncessioner i mycket snabb takt. När det ej är fråga om uppförande av garage i stora samhällen eller invid särskilda järnvägsknutpunkter i vilket fall mera permanenta anordningar torde vara det riktiga, synes man därför böra gå in för att göra så enkla anordningar som överhuvudtaget är möjligt. Busslinjen och icke resp. järnvägar böra givetvis själv förränta byggnadskostnaderna för garagen. Hur många gånger inhysa icke små privata busslinjer sina bussar i enklast tänkbara skjul? Förhållandena äro givetvis högst olika i olika landsändar och kan det i kalla trakter vara motiverat med mer kostbara anordningar än på sådana ställen där köldgrader förekommer sparsamt.

Det garage, som uppförts i Åsensbruk har utvändiga mått 7 × 10 m. och är uppfört i trä av stolpvirke med papp och panel på bägge sidor, *fig. 3*.

Golvet utgöres av stålslipat cementgolv med lutning för vattenavrinning. Någon synegrav är ej anordnad enär man när det är fråga om bussar med relativt gott utrymme under maskineriet med fördel använder sig av små låga trallor försedda med nackstöd så att chauffören bekvämt i liggande ställning kan utföra erforderliga reparationer. Dylika trallor äro enligt mångas mening bättre än gravar och synas de därför lämpligen böra komma till användning enär man härigenom insparar kostnaden för grav, vilken ej är så liten. Särskilda anordningar för vattenspolning finnes ej utan användes vanlig handspruta för rengöring.

Anordningar för uppvärmning äro ännu ej vidtagna men kommer vi antingen gå in för elektrisk uppvärmning av motor-

huv och karosseri. Byggnadskostnaderna äro c:a 2,400:— kr. eller 1,200:— kr. pr bussplats. *Per Swartling.*

Trafikförvaltningen Göteborg—Småland—Karlskrona.

Ritning till ett i Växjö uppfört garage närslutes (fig. 4). Av ritningen torde allt väsentligt rörande utrymmen och anordningar i övrigt framgå.

Garaget är utfört av cementhåltegel och putsat.

Uppvärmningsanordningen är självständig och består av värmeledningspanna med till densamma anslutna kamflänsrör. Anordningar för vattenspolning finnas.

Inspektionsgrav. Densamma har kostat 300:— kr. Hela garaget har kostat 10500:— kr. *O. E. Billvall.*

Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar.

I Norrköping hava vi i ett gammalt vagnstall inrett varmgarage för åtta omnibussar. Dessutom hava vi uppfört ett kallgarage bestående av stolpar och korrugerad plåt 21 meter långt och 9 meter brett med plats för 9 bilar och omnibussar.

- 1) Varje buss har fått sig anvisad plats, som med 1 å 1,5 meter överstiger bussens längd. Den anvisade bredden är för alla 3 meter.
- 2) Varmgaraget är ett gammalt vagnstall av stolpar och bräder med sågspånsfyllning och betonggolv; invändigt klätt med plåt. Kallgaraget är av stolpar och korrugerad plåt med grusgolv.
- 3) I varmgaraget finnes ångledning från lokstallet med kamflänsrör.
- 4) Utanför garaget finnes en spolplatta av betong invid en bensinpump.
- 5) I varmgaraget finnes en inspektionsgrav. Lämpligare är att utanför garaget å lämplig plats anordna en uppkörningsbrygga av U-balkar.
- 6) Inredningen av varmgaraget drog en kostnad av c:a 6,000 kr. och uppförande av kallgaraget c:a 5,000 oberäknad de äldre kostnader för vagnstallet.

Carl Carlsson.

Varberg—Borås—Herrljunga Järnväg.

År 1929 har uppförts ett garage med plats för tre bussar. Golvytan är 100 kvm, vari ingår plats för filbänk.

Byggnaden är uppförd av stående 3" plank med utvändig stående brädfodring med lock och invändig revetering samt tak av tegel. Uppvärmning sker medelst elektriska värmeapparater.

Vattenspolning är ej anordnad.

Inspektionsgrav finnes.

Kostnad för denna byggnad c:a 6300:— kronor.

A. Johannesson.

Västergötland—Göteborgs Järnvägar.

För varje buss beräknas en area av $3 \times 10 = 30$ m².

Vid följande platser äro garage uppförda:

Göteborg: 2 garage av korrugerad plåt för buss och lastbil (3 × 8). Uppvärmning med elektrisk ström i motorhuv och karosseri.

Ingen vattenspolning eller inspektionsgrav.

Kostnad 800 kr. pr st.

Olofstorp: 1 garage för 2 bussar (7 × 10 m.).

Uppfört av grusbetong (50 × 25 × 20), Töreboda fribärande takstol.

Uppvärmning med elektrisk högaccumulerande kamin och tidur.

Vattenspolning finnes ej.

Cementgolv och inspektionsgrav.

Kostnad 2,880 kr.

Sollebrunn: 1 garage för 1 lastbil (3 × 8,0) av korrugerad plåt.

Ingen uppvärmning.

Ingen vattenspolning, ej heller inspektionsgrav.

Kostnad 800 kr.

Nossebro: 1 garage för 2 lastbilar (6 × 6,5) av 1" bräder.

Ingen uppvärmning.

Ingen vattenspolning eller grav.

Kostnad 665 kr.

- Skara:* 1 garage för lastbil eller buss (4×15) anordnat å förutvarande motorvagnsstalls ena spår (tegelhus).
 Värmeledning (varmvatten).
 Vattenspolning (stadens vattenledning).
 Inspektionsgrav.
 Kostnad för inredning 100 kr.
- Timmersdala:* 1 garage för 2 bussar (6×15 m.).
 Insatt i förutvarande lokstall av tegel.
 Elektr. värme i motorhuv och karosseri.
 Vattenspolning finnes ej.
 Inspektionsgrav finnes.
 Kostnad för inredning 350 kr.
- Götene:* 1 garage för 3 bussar (10×10 m.).
 Uppfört av gasbetong ($50 \times 25 \times 20$), Töreboda fribärande takstol.
 Uppvärmning med elektr. högaccumulerande kamin och tidur.
 Ingen vattenspolning.
 Ingen inspektionsgrav.
 Kostnad 4,700 kr.
- Mariestad:* 1 garage för en buss (4×20 m.) anordnat å förutvarande motorvagnsstalls ena spår (tegelhus).
 Värmeledning (varmvatten).
 Vattenspolning (från stadens vattenledning).
 Inspektionsgrav finnes.
 Kostnad för inredning 200 kr.
 1 garage insatt i godsmagasinet ($3 \times 7,2$).
 Ingen uppvärmning.
 Ingen vattenspolning.
 Ingen inspektionsgrav.
 Kostnad 150 kr.
- Gullspång:* 1 st. garage ($3 \times 2,0$) anordnat i förutvarande lokstall (tegelhus).
 Uppvärmning med elektr. ström i motorhuv och karosseri.

Cementgolv men ingen vattenspolning.

Ingen inspektionsgrav.

Kostnad 280 kr.

H. Browall.

4. Krossverk för ballastgrus.

Den mest centrala och mest utnyttjade av S. W. B. grusgropar är belägen vid den av mälardalslandskapens bekanta rullstensåsar, som är känd under namnet Badelundaåsen. Platsen, där banan skär genom åsen, heter Hökåsen och ligger 3 km från Tillberga å linjen mot Västerås.

Sedan några år tillbaka har grusmaterialet i Hökåsens grusgrop alltmer försämrats, stora körtlar av rullsten hava kommit i dagen och mellan dessa körtlar företer schaktet ansamlingar av större och mindre rullstenar. Under sommaren 1929, då ganska stora kvantiteter grus kördes ut på linjen, blev ballasteringen en synnerligen besvärlig historia. Det kunde icke undvikas, att stenen följde med vid lastningen, och följden blev ett dyrbart efterarbete för ballastens rensning. Lasten i en del vagnar kunde helt enkelt ej användas, utan måste tippas å bankslänten till ingen nytta.

I fortsättningen blev det därför nödvändigt att göra något åt saken, för att ej ballastunderhållet skulle bliva för dyrt, och hade man då endast en väg att följa, att anordna ett krossverk.

Tidigare hade i handeln endast förekommit den vanliga typen av stenkrossar eller stentuggar, som krossat stenen till makadam. För grusballastens komplettering, om man ej har för avsikt att helt övergå till makadamballast, är vanlig grov makadam icke lämplig. Om stenen skall uppblandas med det förut befintliga gruset, får stenstorleken icke vara större än c:a 20 m/m och till denna storlek kan man ej lämpligen komma med enkel krossning i den vanliga stenkrossen. Det moderna vägförbättringsarbetet hade emellertid framskapat en ny typ av stenkross, kallad gruskvarn, som numera förekommer ganska allmänt, där stenen, efter att först hava passerat en vanlig stenkross, söndermales till småmakadam och grus.



Fig. 5. Klapper.



Fig. 6. Naturgrus.

Krossverket i Hökåsen är anordnat för grusballastprincipen. Den i gruset befintliga klappern skiljes från gruset och males sönder till småmakadam och grus och blandas åter med naturgruset.

Att man vid Hökåsen »gått in för» grusballastprincipen har sin grund i dels att naturgruset här är av synnerligen god beskaffenhet dels att endast genom att samtidigt med det krossverket utnyttjas till full kapacitet utlasta naturgrus det varit möjligt att köra ut två fulla tågsätt per dag.

Krossverket arbetar efter följande metod:

Det med klapper bemängda gruset lastas med tillhjälp av en remtransportör i ficka, varvid gruset skiljes från klappern. Under det att gruset lastas ut direkt matas klappern in i en stenkross och krossas till grov makadam. Från stenkrossen föres materialet medelst ett skopverk över en siktrumma, där makadamen frånskiljes och går till gruskvarnen. Efter nedmalningen föres krossgruset jämte det grus, som kommer direkt från stenkrossen, medelst ett skopverk n:r 2 till utlastningsfickan.

Drivkraften erhålles i förevarande fall från en Avance-traktor försedd med en 2-cylindrig 35 hkr's råoljemotor.

Anläggningskostnaden för krossverket med tillhörande transportanordningar, lastficka m. m. har uppgått till 19.000:— kronor, vartill kommer Avance-traktorn med 6.300:— kronor.

Kapaciteten hos själva krossverket uppgår till c:a 50 kbm på 8 timmars dag.

Driftkostnaderna för det mekaniska arbetet och för det merarbete (arbetslöner), som betingas av att grusmaterialet vid utlastningen skall passera genom verket, hava uppgått till följande:

Bränn- och smörjoljor samt ersättningsdelar	0:30
Arbetslöner	0:50
	<hr/>
Summa	0:80 kr.

pr kubikmeter.

Härtill kommer ränta och amortering av anläggningskostnaden.

Västerås den 6 juni 1933.

Carl Henning.

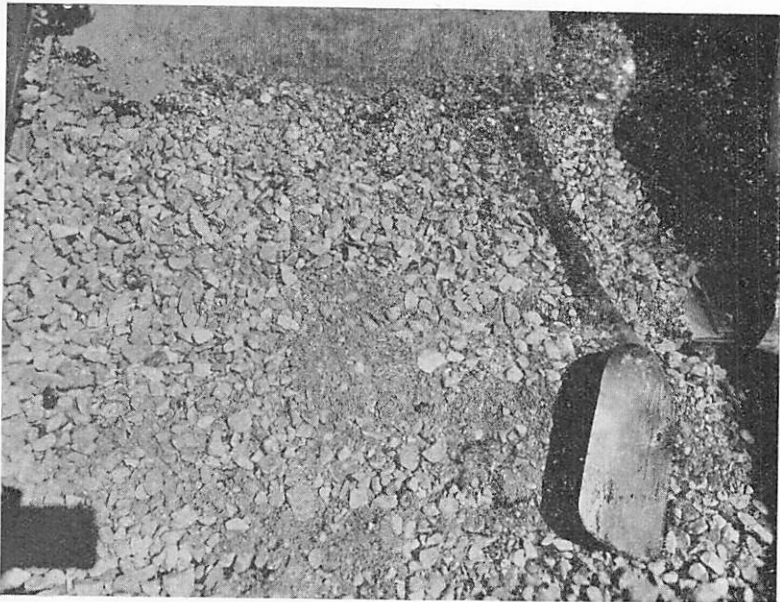


Fig. 7. Krossgrus.

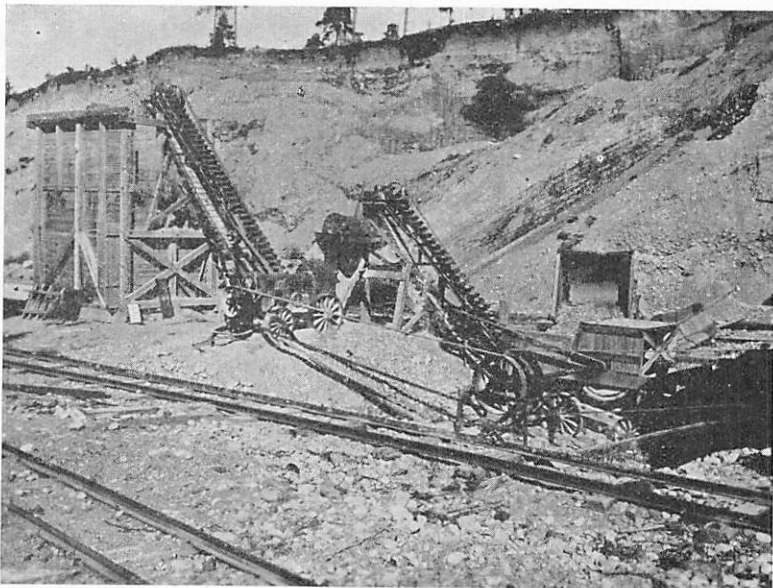


Fig. 8. Krossverket.

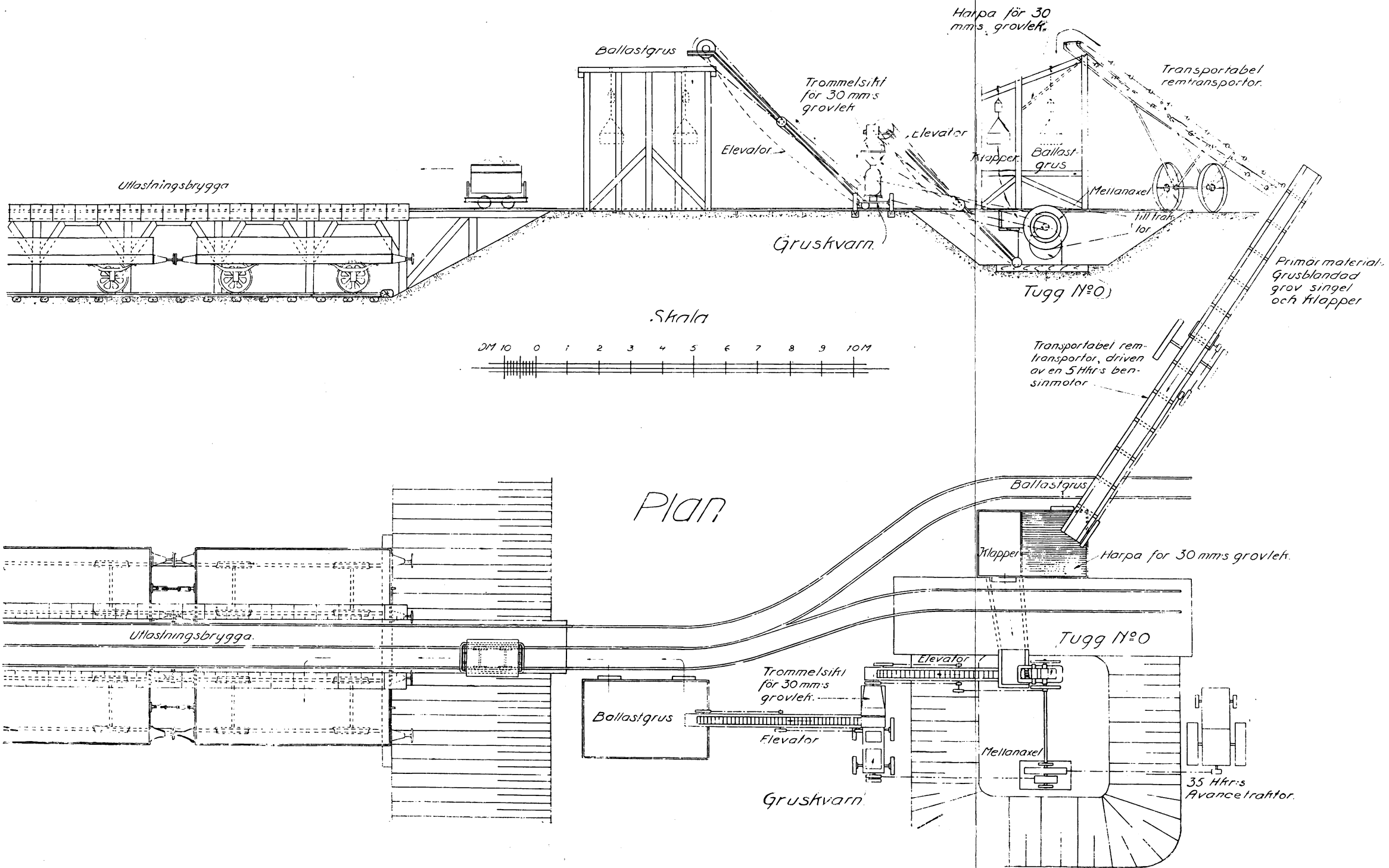


Fig. 9. Krossverk vid Hökåsens grusgröp.

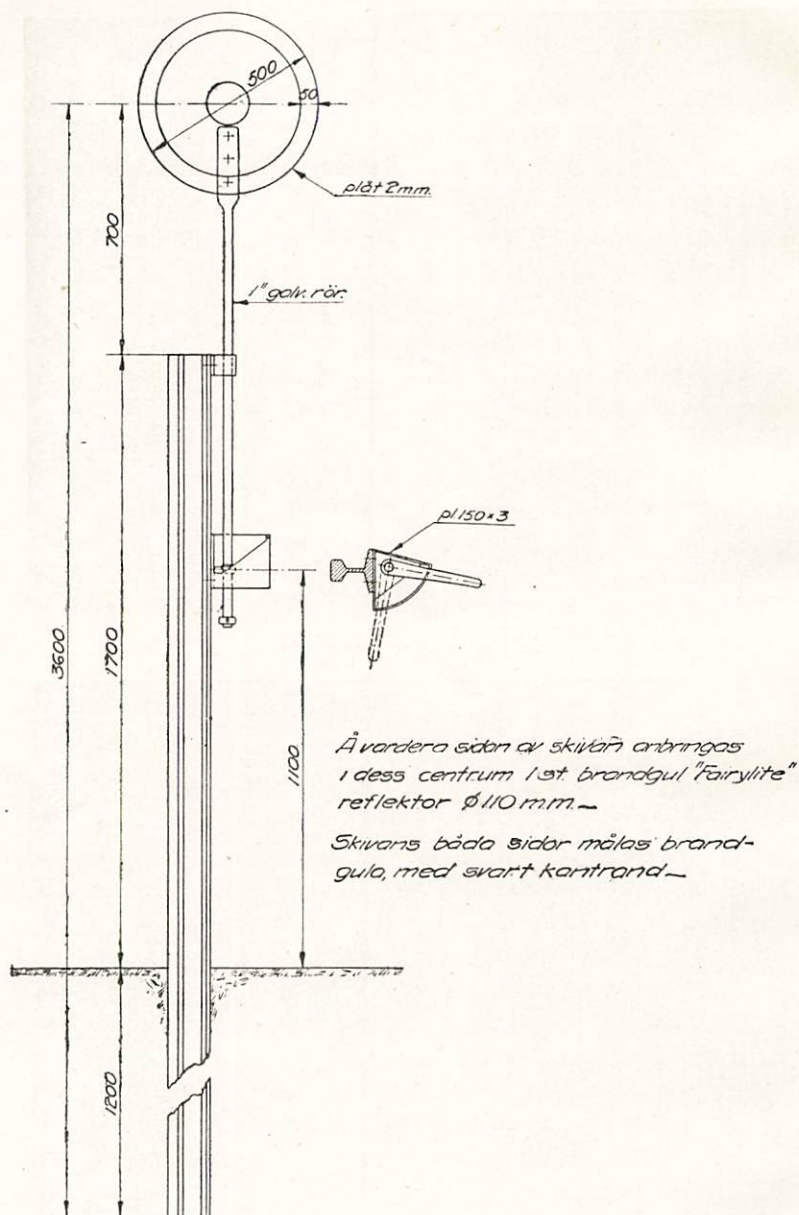


Fig. 10.
Påstigningsmärke med reflektor.

5. Upphållssignal med reflektorer.

Som komplettering till föregående års rapport meddelas, att Bergslagernas Järnvägar fr. o. m. i år uppsätta vid hållplatser påstigningsmärken med reflektorer i enlighet med vidstående figur 10.

Signalen är självstängande och avsedd att användas på sådana platser där platsvakt ej finnes varvid resanden själv får hålla signalen i ställning »för påstigning», men kan den även förses med en hake så att skivan av platsvakt kan ställas på »för påstigning» utan att någon håller i handhaget.

Signalerna, som tillverkas på banavdelningens verkstad i Göteborg, ha kostat c:a 29,00 kr. st. incl. räls och Fairylyte reflektorer.

Y. S.

6. Brandskydd.

Ur tidningen »Brandskydd» har nedanstående hämtats:

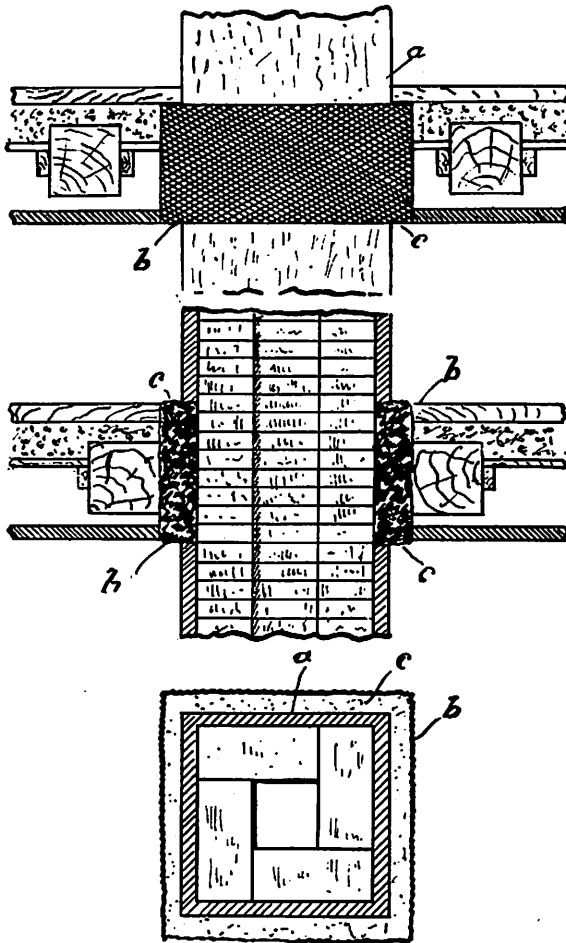
Amerikansk brandskyddspropaganda.

»I somras byggde en aktad medborgare i en viss stad icke hundra km från nästan Varsomhelst en trävilla åt en kvinna med flera små barn. Han byggde skorstenspipan av tegel, därför att han måste. Skorstenspipan kunde stå för sig själv, så att han behövde inte anbringa träbjälkar för att stötta densamma, men golven i huset kunde icke hänga kvar utan underlag. Den aktade medborgaren sparade några kronor genom att låta skorstensstocken uppbära golvet. Därför petade han in ändarna av golvbjälkarna i skorstenssidorna, täckte väl över konstruktionen och fick sin betalning.

Det regnade och höststormarna veno, som de för sed hava, och vintern kom. Skorstensstocken sjönk något litet och det blev en liten spricka i murverket.

En morgon vaknade kvinnan omvärd av lågor. Hon försökte nå sina barn. Om detta lyckades henne kommer aldrig någon att få veta. Den aktade medborgaren blev icke häk-

Belongisolering av skorstenstock
mellanbotten



- a - skorstenstock (putsad)
 b - järntrådsnät
 c - betong

Fig. 11.

tad för dråp. Han byggde andra hus av samma slag för andra kvinnor och barn.

Det är hans levebröd.

Franklin H. Wentworth».

»30.000:— kr. om *dagen* går enbart i Sverige förlorad enbart genom felaktigt utförda, osotade eller på annat sätt vanskötta rökgångar och eldstäder.

Det borde stå klart för envar, att en skorstensstock måste vara så omsorgsfullt konstruerad att rök, eld, hetta och förbränningsgaser *alltid* och *helt* ledas ut i fria luften genom skorstenens övre öppning och *icke till någon del* in i byggnaden genom skorstensstockens sidor.

Det förhållandet att eldsvådor med anledning av felaktiga rökgångar vanligen börja under taket, bakom kakelugnar eller spisar, i trossbottnar med flera mer eller mindre dolda platser, innebär därför icke att dessa eldsvådor äro behäftade med någon särskild hemlighetsfullhet eller att de icke med stor lätt-
het skulle kunna förekommas.

Byggnadskontrollanter, hantverkare och andra, som hava med husbyggnader att göra, uppmanas att städse ihågkomma det ansvar, som i detta hänseende vilar på dem.»

Enligt normalförslag till byggnadsordningar behöva skorstensstocks väggar icke hava större tjocklek än 12 cm d. v. s. en halv normalsten. Vidare föreskrives i byggnadsstadgans 56 och 108 §§ att skorstenar och eldstäder med därtill hörande rökrör på betryggande sätt skola skiljas från trävirke och annat i byggnaden ingående lätt antändligt material. Trävirke får ej anbringas närmare rökrörs insida än 25 cm och skall vidare mellanrummet fyllas med sten eller annat brandfritt ämne. Skorsten enligt normalförslaget även väl fogstrykas, kalkrappas eller plåtbeklädas. Oaktat dessa bestämmelser förefunnits även i 1874 års byggnadsstadga visar statistiken att ungefär 30 % av alla eldsvådor uppkomma genom felaktiga eldstäder och rökgångar, och erfarenheten har visat att i de allra flesta fall har då elden börjat i en trossbotten, som ge-

nomlöpts av någon skorstensstock och i närheten av denna. Där en noggrannare undersökning undantagsvis kommit till stånd, har det visat sig att murverket med tiden blivit dåligt, att bruket emellan tegelstenarna fallit bort antingen på grund av dålig beskaffenhet, dåligt utfört arbete eller genom sättning i byggnaden. I allt för många fall har trävirke, t. o. m. bärande sådant, varit direkt inmurat i skorstensstockarna.

Tidningen rekommenderar därefter en »österrikisk» metod att göra skorstensstockar, där de genomgå bjälklag o. d., brandsäkra. Metoden, som i olika varianter praktiserats förut vid järnvägarna, blir ej sämre genom att rekommenderas såsom österrikisk, varför den återgives. Skorstensstocken omgives med ett väl fastsatt järntrådsnät på behörigt skyddsavstånd från rökgången, varefter mellanrummet mellan trådnät och skorsten fylls med betong. Fig. 11.

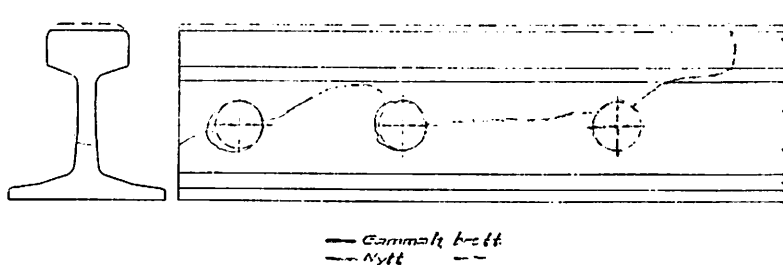


Fig. 12.

Rälsbrott å Gb bangård sommaren 1932.

7. Rälsbrott tillfölje temperaturspänningar vid syrgasskärning.

För bl. a. upprymning av hål vid anordnande av isolerade skarvar å en spårströmssträcka användes en syrgasbrännare. Arbetet gick fort men blev dåligt utfört och förmodligen på grund av temperaturspänningar i rälslivet uppkommo några sprickor, som snart övergingo i räls huvudbrott, jämför fig. 12.

Y. S.

8. Arbetsledares ansvar för arbetsredskap. Ett påpekande.

I arbetarskyddslagen stadgas:

- »§ 3. Arbetsgivare är pliktig iakttaga allt som i avseende på arbetslokaler, maskiner och redskap eller eljest med hänsyn till arbetets natur skäligen kan anses av nöden för att skydda hos honom sysselsatta arbetare mot olycksfall och ohälsa i arbetet.»
- »§ 4 b. Hissar, kranar, hängbanor och andra därmed jämförbara transportanordningar skola underkastas besiktning och provning på sätt, som kan anses betryggande; och skall å dem finnas på lämpligt ställe tydligt angivet den bärighet i vikt, varför de vid senaste besiktning godkänts, jämte dagen för denna besiktning ävensom, då de äro avsedda för persontrafik, det antal personer, som utan fara kan på en gång begagna dem.
- c. Ställningar, stegar och dylikt skola med hänsyn till material, konstruktion och utförande erbjuda tillfredsställande säkerhet.»

Yrkesinspektionens cirkulär n:r 19 föreskriver rörande lyftkranar, som definieras: »Med lyftkran förstås här sådan lyftinrättning, där lasten är upphängd uti en över en flyttbar skiva ledande lina eller kätting», följande:

- »1. Lyftkranar och spel böra vara försedda med verksam spärr- eller bromsinrättning.
2. Kugg- och friktionshjul böra vara inskyddade.
3. Finnas flera utväxlingar, bör säker stänginrättning hindra urkuggning.
4. Lyftkranar med tillhörande delar böra besiktigas och provas med högsta tidsmellanrum av ett år och en månad.
5. Varje lyftkran skall vara försedd med tydligt ansiag, angivande högsta tillåtna belastning i kilogram.»

Lagen skiljer som synes mellan besiktning och provning. Besiktning innebär framför allt undersökning av utförande och underhåll samt beräkningar; provningen innebär avprovning

med belastning. Särskild provning bör företagas för varje ny uppställningsplats, då stöd och fastsättningsanordningar givetvis kunna variera från plats till plats. För att provning skall anses nöjaktigt utförd, fordras att kranen successivt belastas i alla förekommande lägen av kranarmen till vederbörliga gränser och under noggrann observation. (Genom linor e. d. kan kranarmen vanligen svängas utan att fara för de provande behöver uppkomma vid ev. överskridande av brottgräns.)

Oavsett huru överrätternas dom kan komma att utfalla, utgör nedan relaterade mål en allvarlig maning till envar arbetsledare att noggrant iakttaga skyddslagstiftningens föreskrifter.

Enligt polisrapporten rörande händelsen ifråga störtade den 3 febr. 1932 en lyftkran, som användes vid lastning av sprängsten, varvid en arbetare, sysselsatt med maskinborrning svårt skadades och sedermera avled av skadorna.

Lyftkranen var av vanlig typ, järnkonstruktion, 5 m. vridbar ståndare, höj- och sänkbar bom, handspel med två vevar, 2 st. 6 m:s strävor. Kranen hade besiktigats och provats den 14 föreg. månad *men var då uppställd på annan plats. På den nya uppställningsplatsen hade ingen provning företagits.*

Olyckan inträffade då med kranen företogs lyft av en sten om c:a 600 kg. vikt, det tredje lyftet å den nya uppställningsplatsen.

Då kranen störtade, brusto ståndarens båda tappar. Dessa sändes till materialprovningensanstalt, som uttalade: Tapparna hade en diameter av 45 m/m och hade brustit tvärs av. Den ena tappen var genomborrad med ett hål, varigenom gick en bult, som fasthöll en ring av gjutjärn.

Metallografisk undersökning av materialet har givit till resultat att de bestodo av järn med mycket låg kolhalt och med grov struktur. Materialet innehöll rikligt med slagg, som till stor del bestod av järnoxidul. Av detta framgick, att järnet utsatts för oxidation vid hög temperatur (»bränts»).

Rörande lyftkranens uppställning meddelar polisrapporten: Ståndare och strävor hade varit fästade med dubbar i borrade hål. Berget, där den västra strävan hade varit fästad, var

skrovligt och ojämnt. Borrhålet för dubben hade upptagits i en bergspets, i vilken förefunnits en släppa. Borrhålet hade råkat komma just i släppan. Vid lyft av stenblocket om 600 kg. vikt hade påfrestningen å västra strävan varit mycket stor och en bändning hade uppstått i dubben, varvid bergspetsen brutits av i förenämnda släppa. Strävan hade därvid förlorat sitt stöd och kranen störtat omkull.

Polisförhørsprotokollet innehåller vidare: Ingenjören, arbetsledaren, hade uppgivit, att kranen vore utthyrd av en mek. verkstad, som meddelat, att kranen vore besiktigad föreg. månad. Huruvida uttrycklig order om kranens provning blivit utfärdad, kunde ingenjören ej erinra sig.

Arbetsförmannen hade övertygat sig om att på kranen finnes provplåt, som utvisade att kranen blivit besiktigad. Någon order om provning hade han ej fått. Han hade funnit att förenämnda västra sträva hade dåligt fäste och föranstaltat om anskaffande av nya bultar för ordnande av nytt fäste. Dessa bultar hade anlänt till arbetsplatsen vid tiden för olyckan. Han hade vidare yttrat till arbetarna, då han konstaterade svagheterna i strävfästet: »Detta få vi ej fresta förrän vi fått andra bultar», men hade icke givit order om provbelastning.

Arbetarna förnekade, att de hört förmannens förenämnda, citerade uttalande.

Allmänne åklagaren yrkade ansvar såväl på ingenjören-arbetsföreståndaren som på arbetsförmannen för det att kranen tagits i bruk å den nya uppställningsplatsen, utan att därförut hava underkastats provning på betryggande sätt.

Därjämte framkommo Riksförsäkringsanstalten och änkan efter den dödade arbetaren med ersättningsanspråk.

Vederbörande rådhusrätt meddelade i utslag (vari dock namn o. d. uteslutits) följande:

I målet måste vidare anses ådagalagt, dels att kranen, som nyuppsatts på förut berörd bergsplåt, icke darsammastädes provbelastats, dels ock att de lyft, som med densamma före olycksfallet å platsen verkstälts, avsett stenblock, vilkas vikt med 100 kg. underskridit vikten av det block, som befunnit sig i kranen då olyckan inträffade.

Bestämmelserna angående provningen av kranar i 4 § b) i lag den 29 juni 1912 om arbetarskydd anser rådhusrätten böra så förstås, att därigenom föreskrivits skyldighet för arbetsgivare att vid varje uppsättande av dylik kran å ny arbetsplats genom provbelastning utröna, att kranen med den uppställning och det fäste som givits densamma, med trygghet kan användas till lyftande av den största tyngd, som å arbetsplatsen ifrågakommer.

I målet är ostridigt, att svaranden (ingenjören), som är ansvarig för den tekniska ledningen av (arbetsgivarens) arbeten, i nu förevarande fall icke givit order om vederbörlig provbelastning ävensom att (ingenjören), som väl vid alla arbetens utförande inskräpvt vikten av att därvid iakttaga största möjliga försiktighet, dock ej utfärdat generella föreskrifter om provbelastning av kranar och dylika redskap å ny arbetsplats utan förlitat sig på en, enligt uppgift, vid hans tillträde (år) av ingenjörsplassen förefintlig fast praxis i detta avseende.

Vid dessa förhållanden kan (ingenjören) icke undgå ansvar för vad i saken förefallit.

I följd härav dömer rådhusrätten honom (ingenjören) jämlikt 25 kap. 17 §, 18 § och 22 § samt 14 kap. 9 § Strafflagen, att till statsverket böta, för oförstånd i tjänsten, tio till femton kronor uppskattade dagsböter samt för vållande till annans död likaledes tio dagsböter till samma belopp eller tillhoppa trehundra kronor.

Vad däremot mot svaranden (arbetsförmannen) i saken förekommit finner rådhusrätten icke vara av beskaffenhet att till ansvars- eller ersättningsskyldighet för honom föranleda, vadan åtalet mot (arbetsförmannen) liksom ock mot honom framställda skadeståndsanspråk av rådhusrätten ogillas.

Vidkommande de mot (ingenjören) av Riksförsäkringsanstalten framställda skadeståndsanspråken prövar rådhusrätten, då det av utredningen i målet måste anses framgå, att avlidne (arbetaren) genom eget vållande medverkat till skadan i sådan mån, att skadeståndet skäligen bör jämkas till hälften av det belopp, vartill skadan skattas, lagligt förplikta (ingenjören)

att genast mot kvitto ersätta riksförsäkringsanstalten med hälften av vad anstalten i följd av olycksfallet fått utgiva för tiden till och med den 3 juli 1932 eller med trehundra nittio sex kronor 75 öre, varjämte riksförsäkringsanstalten därjämte förbehålles rätt att, jämlikt den av rådhusrätten ovan antagna beräkningsgrunden för gäldandet av den åsamkade skadan, mot (ingenjören) föra talan om gottgörelse för vad anstalten kan komma att ytterligare få utgiva av i målet ifrågakomna livräntorna för tiden från och med den 4 juli 1932.

Beräffande de av änkan framställda ersättningsanspråken för egen del och såsom målsman för sin och sin avlidne mans underårige son, finner rådhusrätten desamma, med hänsyn till i målet upplysta förhållanden, icke kunna bifallas i vad de avse tiden till den 6 april 1934.

Från sistnämnda dag förpliktas emellertid (ingenjören) att till änkan i bidrag till hennes eget uppehälle månatligen i förskott utgiva tjugo kronor, så länge hon lever ogift.

(Ingenjören) förpliktas att ersätta statsverket vad desamma utgivit eller framdeles kan komma att utgiva i vittnesersättning åt i målet avhörda vittnena, varemot rådhusrätten föreskriver, att vittneslönerna till övriga på åklagarens begäran i målet inkallade vittnen skola stanna å statsverket.

Slutligen förpliktas (ingenjören) att gottgöra riksförsäkringsanstalten dess kostnader å saken med tio kronor.

Talan mot detta utslag fullföljes — — — — — » etc.

Y. S.

9. Om skyldighet att hålla ägovägsgrindar stängda.

Sandaredsolyckan.

Lördagen den 12 mars 1932 blev en personbil å obehagade järnvägsövergången till enskilda utfartsvägen för hemmanet Svarvhult i Sandhults socken påkörd av det från Göteborg kommande snälltåget n:r 3 å Göteborg—Borås järnväg. Vid sammanstötningen blevo fyra av bilens 8 passagerare dödade. Bilen var förutom för chauffören avsedd för högst 6 passagerare.

Ur utredningen angående olyckan kan anföras följande:

Vägövergången ifråga blev på hemställan av Göteborg—Borås järnväg av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 jan. 1929 förklarad vara att anse såsom icke allmänneligen befaren.

Vid olyckstillfället rådde ett synnerligen kraftigt snöfall med vinden kommande ungefär från sydväst. Järnvägen går vid olycksplatsen i det närmaste i riktning från väster till öster med tåget kommande från väster. Vägövergången korsar något snett från sydost till nordväst, varvid bilen kom från södra sidan. Vid vägövergången var sikten delvis skymd av träd, men har av senare vittnesmål framgått, att då en bil befann sig i farlig närhet av spåret, tillräcklig sikt fanns för att kunna hinna över eller stanna utan att behöva riskera en sammanstötning med tåg. Inga säkerhetsanordningar funnos uppsatta vid vägövergången. Av de båda grindarna hade den södra varit uppbunden med ståltråd varemot den norra var avlyftad från hängstolpen och ställd mot en häck 3 à 4 meter därifrån.

Allmänne åklagaren instämde vid första rättegångstillfället dels chauffören, dels den banvakt å vilkens sträcka vägövergången ifråga är belägen. Mot chauffören yrkades ansvar dels för att han befordrat flera passagerare än vad som var tillåtet, dels ock för att han genom sin underlåtenhet att innan han passerade vägövergången, göra sig absolut förvissad om att tåg ej var i annalkande, ouppsåtligen genom oförsiktighet varit vållande till annans död. Mot banvakten yrkades ansvar för att han underlåtit vad honom till förekommande av olyckshändelse ålegat att iakttaga beträffande de vid järnvägsövergången uppsatta grindarna, av vilka den norra grinden varit avlyftad och den södra grinden stått öppen. Till stöd för åtalet mot banvakten åberopade åklagaren dels »Instruktion för banvakt» § 15, vari sägs att »banvakt skall tillse — — —, att grindar med sina stänginrättningar och varningstavlor äro i behörigt skick» och dels § 91 i »Tjänstgöringsreglementet» mom. 1 vari sägs »Vägövergång i banans plan skall vara försedd med grindar eller bommar, vilka kunna avhålla vägfärdande, då tåg passerar vägövergången».

Järnvägens ombud har bestridit åtalet mot banvakten och anfört:

att grindarnas uppgift vid ifrågavarande väg icke är till skydd för trafikanterna å vägen utan endast att betrakta såsom ett stycke hägnad,

att stängningsskyldigheten icke åligger järnvägen,

att grindarna voro i behörigt skick trots att ena grinden var uppbunden och den andra avlyftad,

att hela tjänstgöringsreglementet, alltså även § 91, är till för tågens och icke för vägtrafikanternas säkerhet. För dessa senare finnas föreskrifter i 1924 års kungörelse.

Vid ett senare rättegångstillfälle har åklagaren meddelat, att han icke yrkat ansvar på banvakten för att grindarna icke voro stängda utan för att den ena grinden icke hade blivit placerad där den skulle vara och utgöra ett skydd eller en varning för de vägfarande.

Järnvägens ombud har med hänvisning till tidigare yttrande bestridit att ägovägsgrindar, särskilt om de stå öppna, på något sätt kunna utgöra skydd eller varning för de vägfarande. Dessutom var det i detta fall den norra grinden, (bilen kom in på spåret genom södra grinden) som var avlyftad och har denna grind intet som helst sammanhang med olyckshändelsen. Banvakten kan alltså icke ställas till ansvar för olyckshändelsen.

Häradsrätten frikände järnväg och banvakt men utslaget har överklagats.

E. Kuylenstjerna.

10. Yttrande över "Betänkande med förslag angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m.", statens offentliga utredningar 1933: 7.

Med tillfredsställelse konstateras att utredningsmännen baserat sitt förslag på de principer, som legat till grund för Kungl. kungörelsen den 23 maj 1924, Sv. Förf. Saml. 318/1924,

och på vilka vägsäkerhetsanordningarna i landet blivit utförda, samt att några väsentliga förändringar i detaljföreskrifterna ej heller föreslagits. Erfarenheterna under de gångna åren hava också givit vid handen att föreskrifterna i berörda kungörelse i hög grad verkat befordrande på trafiksäkerheten.

Däremot måste det beklagas, dels att begreppet allmänneligen befarna vägar och därmed sammanhängande frågor, dels att kostnadsfrågan icke upptagits till klarläggande behandling.

Å sid. 58—63 av betänkandet hava utredningsmännen behandlat frågan om allmänneligen befarna vägar och lämnat en redogörelse för de förslag till definiering av begreppet som framlagts, dels vid ett sammanträde i kommunikationsdepartementet den 24—25 febr. 1925 med representanter för Kungl. Järnvägs- och Väg- och vattenbyggnadsstyrelserna samt Svenska Järnvägsföreningen, dels av 1927 års motorfordonssakkunniga.

Efter att hava lämnat denna redogörelse framhålla utredningsmännen, att frågan om ett närmare bestämmande, vilka av de en järnväg korsande vägarna böra hänföras till allmänneligen befarna, numera icke har samma betydelse som tidigare. Avgörande har numera träffats rörande ett så betydande antal sådana vägkorsningar, varom tvekan i förevarande hänseende kunde råda vid ikraftträdande av 1924 års kungörelse, att det med ledning av dessa avgöranden synes böra utan väsentliga svårigheter låta sig göra att träffa beslut, huruvida en väg är allmänneligen befaren eller icke.

Detta uttalande torde icke böra få stå oemotsagt. Det framkommer oavslått krav på ökat antal med säkerhetsanordningar försedda korsningsställen mellan järnväg och väg och trots att det med motorfordonens ofta omskrivna okänslighet för små omvägar vore naturligare, att korsningsställena bleve så fåtaliga och så väl anordnade som möjligt, så växer antalet dylika korsningsställen oavbrutet.

Det råder också ett beklagligt osäkerhetstillstånd på området på grund av oklarheten av begreppet »allmänneligen befarna» vägar. Tillfölje missöden, som inträffat vid korsning

mellan järnväg och enskild väg hava vägtrafikanter i ett flertal fall instämt järnväg till domstol och därvid grundat ersättningskrav på förment underlåtenhet från järnvägens sida att hava vidtagit säkerhetsanordningar vid vägkorsning, som efter olyckan eller missödet ansetts vara allmänneligen befaren. Det har exempelvis inträffat att Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vederbörande baninspektör vid besiktning ansett vägtrafiken vara så obetydlig, att det vore uteslutet, att vägen kunde hänföras till allmänneligen befaren, och att vederbörande vägingenjör, vägstyrelse och landsfiskal förklarar sig vara av samma mening, men i allt fall har domstol varit av annan mening och ådömt järnväg skadeståndsskyldighet. Det har därigenom uppkommit för järnvägarna ett faktiskt rättslöshets-tillstånd, som det synes nödvändigt få undanröjt genom klara föreskrifter.

1927 års motorfordonssakkunniga framhålla å sid. 266 av sitt betänkande att med väg enligt 1924 års kungörelse skall förstås »varje väg, gata och annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares dock icke enskild väg, varå endast lokal trafik äger rum». Detta uttryck, till vars innebörd utredningsmännen anslutit sig, synes alltför vittomfattande. Det antal enskilda vägar, bortsett från rena ägovägar, varå endast lokal trafik förekommer, torde vara mycket litet. Affärsmännens kamp om kunderna och ej minst campingrörelsen hava medfört, att bilar från främmande orter numera framgå å även mycket obetydliga och avsides liggande enskilda vägar.

Sedan här ifrågavarande betänkande avgivits, hava 1929 års vägsakkunniga avgivit ett betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg m. m., statens offentliga utredningar 1933: 9. Vägsakkunniga behandla å sid. 13—18 av betänkandet innebörden av begreppet »allmänneligen befaren» och föreslå för de vägar, som åsyftas i nämnda betänkande, sålunda samma art av enskilda vägar, som också här åsyftas, uttrycket »enskild väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel», var-

med vägsakkunnige avse vägar, som ifråga om sin betydelse för samfärdseln intaga en mellanställning mellan allmän väg och enskild väg i egentlig bemärkelse.

Det av vägsakkunnige föreslagna uttrycket synes ganska väl klarlägga den typ av vägar, som torde vara åsyftade i 1924 års förordning, ehuru väl ännu tydligare skulle vara om orden »eller eljest» utbyttes mot »samt» och ordalydelsen sålunda bleve *»enskild väg, som är allmänneligen befaren samt finnes vara av betydelse för allmän samfärdse!»*.

Beträffande frågan om ett närmare bestämmande, vilka av de en järnväg korsande enskilda vägarna böra hänföras till allmänneligen befarna och förty skola förse med varningsmärken och säkerhetsanordningar, anse utredningsmännen, att avgörande härom i första hand bör åligga järnvägsinnehavarna.

Det kan icke anses riktigt eller lämpligt, att järnväg skall avgöra en fråga, som uteslutande rör ett bedömande av vägtrafikens art och dimensioner. Då järnvägarna icke heller äro i tillfälle att följa vägtrafikens utveckling, torde det böra bero på myndigheterna att bestämma när en enskild väg skall anses vara allmänneligen befaren.

Den länsstyrelse i § 12 av 1924 års kungörelse givna rättigheten att hos Kungl. Järnvägsstyrelsen resp. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg, har av vissa länsstyrelser tolkats så, att initiativet till förklarande av viss väg såsom allmänneligen befaren bör utgå från länsstyrelsen, som ju också genom sina organ, landsfiskaler, vägingenjör m. fl., bäst kan överblicka dessa frågor.

Det vill synas som denna anordning skulle för alla parter vara den bästa och mest objektiva och det föreslås, att klar bestämelse härom intages i förordningen.

I den för järnvägarna synnerligen viktiga frågan om kostnaderna hava utredningsmännen, efter att hava redogjort för kostnadsfrågornas hittillsvarande behandling, uttalat att enligt svensk rätt lära kostnader för underhåll och drift av hithörande anläggningar åvila den, som har att vidkännas kostnaderna för anordningarnas eller varningsmärkenas uppsättande, och utred-

ningsmännen hava därför funnit att frågan om gäldandet av kostnaderna för här ifrågavarande anordningar icke bör göras till föremål för särskild lagstiftning.

Enligt den å sid. 96 i här ifrågavarande betänkande intagna tabellen utgjorde antalet vägkorsningar, som år 1924 voro försedda med särskilda säkerhetsanordningar 3214 st., varav 1037 st. vid statens järnvägar och 2177 st. vid enskilda järnvägar. Motsvarande antal utgjorde år 1931 vid statens järnvägar 1265 st. och vid enskilda järnvägar år 1930 2587 st. eller tllhopa 3852 st. vägsäkerhetsanordningar.

Huvudsakligen tillfölje föreskrifterna i 1924 års kungörelse hava de enskilda järnvägarna sålunda under perioden 1924—1930, förutom ökade kostnader för tidigare förefintliga säkerhetsanordningar fått göra betydande penningutlägg för 410 st. under nämnda tidsperiod nytillkomna, av vägtrafikens utveckling betingade säkerhetsanordningar.

I enlighet med av 1929 års riksdag fattat beslut förordnade Kungl. Maj:t i kungörelse den 4 sept. 1929, Sv. Förf. Samling 274, att järnväg skulle komma i åtnjutande av bidrag av bilskattemedel till bestridande av *engångskostnader* för sådan anordning, som före 1929 års utgång vidtagits i anledning av 1924 års kungörelse, dock att bidrag icke skulle utgå för anordnande av kryssmärke och förvarningsmärke eller för anordning, varigenom järnväg vunne besparing i driftskostnad, och slutligen skulle bidraget begränsas till högst $\frac{2}{3}$ av övrig kostnad.

För vägsäkerhetsanläggningar utförda efter år 1929 hava järnvägarna hittills icke erhållit något bidrag.

Enligt uppgift å sid. 47 i »Betänkande och förslag angående vissa ekonomiska spörsmål berörande enskilda järnvägar», afgivet den 19 december 1928 av järnvägsekonomisakkunniga, uppgingo år 1928 järnvägarnas dåvarande engångskostnader tillfölje föreskrifterna i 1924 års kungörelse till följande belopp:

	S. J.	E. J.
för kryssmärkens anbringande	140,000 kr.	230,000 kr.
» anordningar, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnader	374,000	» 667,000 »
» övriga anordningar	1,060,000	» 1,389,000 »

Bortses för kostnaderna för sådana anordningar, varigenom järnväg vunnit besparing i driftkostnad, och antages att $\frac{2}{3}$ av kostnaden för övriga anordningar erhållits i bidrag av bilskattemedel, hade de enskilda järnvägarna sålunda år 1928 haft en kapitalkostnad på 691,000: — kr. för engångsanordningar till motortrafikens å vägarna skyddande.

Därtill komma underhållskostnader för dessa anordningar. Enligt Bil. 2 å sid. 96 av utredningsmännens betänkande uppgår ökningen i kostnad för underhåll och drift av vägsäkerhetsanordningar vid de enskilda järnvägarna till c:a 96,000. — kr. pr år efter gottskrivning med de besparingar, järnvägarna vunnit genom egna rationaliseringar och som icke komma tillsynes i bilagan. Därvid är dock icke kostnad för underhåll och drift av grindar och bommar, som skötas av stationspersonal, inräknad. Ökningen i antalet sådana säkerhetsanordningar utgör 245 st. Antages underhållskostnaderna för dessa vara 120: — kr. pr anläggning och år, d. v. s. den av statens järnvägar uppgivna underhållskostnaden, sid. 51 i betänkandet, ökas förenämnda kostnad till 125,400: — kr. pr år. Ändock är icke skötseln av nämnda 245 st. vägsäkerhetsanordningar inräknad, då denna utföres av stationspersonal i samband med annan tjänstgöring och icke särskilt bokföres. Antages bombevakningen taga en t/d av 5 min. pr tåg, genomsnittliga tågantalet pr dag vara 10 och genomsnittslönen vara 1,10 kr./tim. blir den beräknade skötselkostnaden för dessa 245 vägbomsanläggningar c:a 92,000 kr. pr år.

Det är sålunda högst betydande såväl kapital- som driftkostnadsökningar, som de enskilda järnvägarna fått tillfölje bestämmelserna i 1924 års kungörelse. Skulle därtill de av utredningsmännen föreslagna ändringarna i nämnda kungörelse fastställas uppkomma ytterligare kostnadsökningar.

Det synes därför synnerligen angeläget att kostnadsfrågan får en snar och tillfredsställande lösning i enlighet med utredningsmännens uttalande i rättsfrågan å sid. 48 av betänkandet och järnvägarna således lämnas full ersättning för dels efter 1929 utförda varningsmärken och säkerhetsanordningar, dels för alla kostnader för drift och underhåll av de anläggningar, som utförts

tillfölje föreskrifterna i 1924 års kungörelse samt de ändringar däri, vilka kunna föranledas av nu föreliggande förslag.

Särskilt med hänsyn till det stora antalet vägsäkerhetsanordningar vid allmänligen befarna vägar, varvid markägaren i regel icke haft något som helst inflytande på frågan om säkerhetsanordningars vidtagande, torde knappast någon annan utväg än den vid 1929 års riksdagsbeslut tillämpade, nämligen användande av resp. läns automobilskattefonder och utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel, stå till buds.

Utredningsmännen hava behandlat den ofta diskuterade frågan om skyldighet för vägfarande, som framför motorfordon, att av trygghetshänsyn stanna framför järnvägs korsning. Utredningsmännen hava emellertid ansett att nuvarande föreskrift i vägtrafikstadgans 8 § 1 mom. näst sista stycket: »Det åligger vägfarande att då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng» är nöjaktig. Det har upprepade gånger påtalats av lokpersonal, att förare av motorfordon allt för ofta hava för sed att med full hastighet köra mot järnvägs korsning för att sedan i förlitande på fordonets goda bromsar bringa detta till stopp på ett fåtal meters distans. Lokpersonalen har också framhållit, dels att dödsolyckor vid järnvägs korsningar säkerligen åtminstone i några fall varit orsakade av denna anledning, dels att det även av trygghetshänsyn för järnvägen vore önskvärt, om nämnda föreskrift kompletteras i den riktning, att hastigheten i god tid och successivt nedbringades, så att fordonet kan stannas framför kryssmärke, där sådant finnes anbragt. Dessa synpunkter synas fullt riktiga.

Beträffande de särskilda föreskrifterna i förslaget till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg anföres följande:

§ 1. I anslutning det ovan sagda hemställes att orden »eller eljest allmänligen befares» utbytes mot »samt enskild väg, som är allmänligen befaren och finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel».

Frågan om vidtagande av säkerhetsanordningar vid korsningar mellan enskild väg och järnväg kommer säkerligen att allttjämt vara aktuell, så länge motortrafiken är under utveckling. Det torde också, som ovan framhållits, vara nödvändigt att i förordningen bestämt säga ifrån, att länsstyrelse skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna uppgift på sådana enskilda vägar, som jämlikt föreskrifterna i § 1 böra förses med varningsmärken och säkerhetsanordningar. *Först sedan nämnda styrelse fattat beslut i saken bör skyldighet inträda för järnväg att vidtaga ifrågakvarande anordningar.*

§ 2. I stället för tredje stycket, som på ovan anförda skäl bör utgå, torde bestämmelse införas om sättet för gottgörande av järnvägen för dennas kostnader.

Man synes med all rätt kunna utgå från, att då nu så lång tid förflutit sedan 1924 års kungörelse trädde i kraft, hava alla enskilda vägar, som före nämnda tid kunde anses vara allmänneligen befarade och då funnos vara av betydelse för allmän samfärdsel, numera blivit försedda med varningsmärken och säkerhetsanordningar.

*I de fall, som enskilda vägar hädanefter böra förses med varningsmärken och säkerhetsanordningar, torde behovet utslutande vara motiverat av vägtrafikens, enkannerligen motortrafikens tillväxt, och kostnaderna förty utslutande böra bestri-
das av vägmedel (bilskattemedel).*

De förändringar betr. nya färger å kryssmärken och fällbommar, dubbla ringverk, kraftigare signalverkan å vägbomslucka, reflexanordningar o. d., som förslaget till ny förordning innehåller, äro också helt av den natur, att därav uppkommande merkostnader böra bestri-
das av vägmedel.

§ 3. Sedan det numera, genom Kungl. kungörelsen den 12 juni 1931, blivit bestämt att vägstyrelse skall på i kungörelsen angivet avstånd framför järnvägs korsning anbringa särskilt varningsmärke, angivande korsning med järnväg, synes det onödigt, att även järnvägs innehavare skall å vägen uppsätta förvarningsmärke. Behov av dubbla förvarningar torde icke någonstädes föreligga.

§ 4. Utredningsmännen hava föreslagit borttagande av hit-tillsvarande bestämmelse i samband med föreskrifterna om ljussignaler » — — därest ej järnvägens innehavare finner anordningen med grindar eller bommar böra istället komma till användning», men i motiveringen framhållit (sid. 67), att det ändock är järnväg medgivet att använda sådana anordningar.

Då emellertid en ur en tidigare förordning borttagen bestämmelse säkerligen kan giva anledning till en tolkning, innebärande att bestämmelsen ifråga blivit fullständigt upphävd, hemställes om bibehållande av bestämmelsen. Det torde nämligen förefinnas många fall å järnvägar med sekundärbanedrift, där det bliver billigare att hålla bevakade grindar eller bommar än att anordna automatiska signaler.

I första stycket efter »C. Ringklockor» säges, att grind eller bom anses bevakad även då vägens avstängande sker från närbeläget ställverk. Uttrycket »närbeläget» kan giva anledning till stridiga tolkningar. Så vitt bekant finnes f. n. vägbommar, som utan olägenhet manövreras från ställverk på c:a 2 km. avstånd från vägkorsningen. Föreslås att ordet närbeläget får utgå.

Någon föreskrift rörande säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan vägar, gator och andra allmänna platser, å ena sidan, och hamn-, grusgrops-, industri- och därmed jämförliga spår å andra sidan finnes icke utfärdade. Emellertid hava järnvägs- och väg- och vattenbyggnadsstyrelserna i gemensam skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 dec. 1926 överlämnat ett förslag till sådana föreskrifter. I likhet med vad 1927 års motorfordonssakkunniga föreslagit, hemställes att Kungl. Maj:t måtte i anslutning till bestämmelserna i § 4 av här ifrågavarande förordning utfärda föreskrifter enligt nämnda styrelser förslag.

§ 5. Bestämmelserna om »fri sikt» hava mildrats en obetydlighet nämligen därhän, att fri sikt skall finnas inom ett avstånd av 20 m. från närmaste rälssträng, mätt i vägens riktning, istället för förut bestämda 25 m.

Utredningsmännen hava framhållit (sid. 74), att Sverige, även med den nu föreslagna nedsättningen, alltjämt får väsentligt strängare bestämmelser än något annat land. Det synes som

om de i Danmark i detta avseende gällande bestämmelserna, där motortrafiken ändock är vida större än här, borde få anses tillräckliga även i detta land. Det synes heller icke föreligga något skäl för att en motorman, som på vägen mot korsningen tvenne gånger, genom vägmärke och kryssmärke, påvisats att han närmar sig en plankorsning med järnväg, skall fritagas från skyldigheten att enligt vägtrafikstadgan nedbringa hastigheten, så att han när som helst kan stanna fordonet inom en tredjedel av den överblickade vägdelen. Utredningsmännen hava även i sin motivering framhållit att även bestämmelsen 20 m. kan anses för sträng och anfört att en kortare vägsträcka ex. 15 m. i vissa fall även vore att anse som fördelaktigare. Med hänvisning till de järnvägsekonomisakkunnigas motivering, införd å sid. 71—73 i utredningen, hemställes att den av sakkunnige föreslagna bestämmelsen för »fri sikt» må bli va gällande. *Bestämmelsen 20 m. skulle således nedsättas till 15 m. och 6 gånger järnvägens största hastighet nedsättas till 4 gånger.*

Oavsett vilka mått som bestämmas, så bör uttrycket »den å järnvägen tillåtna största hastigheten» utbytas mot den å *bansträckan ifråga tillämpade största hastigheten*. Det föreligger nämligen många platser så belägna, ex.-vis på toppen av en stigning, i en kurva med liten radie eller invid en station, där den för järnvägen i sin helhet fastställda maxhastigheten icke enligt fastställt tjänstgöringsreglemente får eller över huvudtaget kan tillämpas, utan tågen måste framföras med reducerad hastighet. Likaså föreligger många andra fall, där järnvägens största tillåtna hastighet icke kan tillämpas såsom å lastspår och sidolinjer. Under sådana förhållanden finnes ju icke något skäl för att genom onödigt hårda bestämmelser ytterligare försvåra förhållandena för de redan förut beträngda järnvägarna.

Andra stycket i denna paragraf är helt nytt. Utredningsmännen hava tydligen lagt så stor vikt vid varningsmärke enligt motorfordonsförordningens § 20 resp. vägmärkeförordningens § 13 att frånvaron av sådant märke anses kräva större mått å den fria sikten. *Därest en enskild väg skall förklaras allmänligen befaren, bör rättighet och skyldighet att å vägen uppställa*

varningsmärke fastställas och fria siktområdet således icke givas beroende av vägens art. Såsom förut anförts, böra järnvägarna både av rättsliga och billighetskäl vara befriade från kostnadsutlägg också för alla nytillkommande varningsmärken och säkerhetsanordningar vid enskilda vägar.

§ 6. I denna § har vidtagits den skärpningen, att skenet från å grind eller bom uppsatt lykta skall tydligt synas på ett avstånd, som ökas från förut bestämda 15 m. till 25 m. Något annat skäl härför, än att antalet »tilldragelser» i mörker synes oproportionerligt stort med hänsyn till den mindre omfattande motortrafiken vid denna tid av dygnet, har utredningsmännen icke anført. Rapporterna om tilldragelser i mörker vid några enskilda järnvägar visa med full tydlighet tilldragelserna ifråga väsentligen förorsakats av främst tvenne grupper bilförare nämligen hemvändande lastbilschaufförer och mer eller mindre alkoholpåverkade lustresande. Någon förbättring i säkerhetshänsende genom föreskriften ifråga torde därför icke ernås. För järnvägarna åter medför föreskriften stora svårigheter, icke för ljusstyrkans skull, då denna redan nu i allmänhet väsentligt överstiger föreslagna minimimåttet, utan tillfölje vägnas krökningsförhållanden, parallellvägar o. d. Redan det f. n. gällande siktområdet 15 m. har i många fall föranlett svårigheter, vilka givetvis bliva större om nu föreslaget mått, 25 meter, skulle fastställas. *Det hemställles därför, att någon skärpning av föreskriften ifråga icke vidtages.*

I stället för bomlykta borde det med hänsyn till motortrafiken vara fullt tillräckligt, i många fall t. o. m. fördelaktigare, att å bom anordna reflexanordningar. Mot sådana talar visserligen den omständigheten, att hästfordon sakna lyktanordningar och förty icke hava nytta av reflexanordningarna, men veterligen har aldrig hästfordon kört på bom på sådant sätt, att skada därav uppkommit.

I tredje stycket av paragrafen står: »Grindarna eller bomarna böra så uppsättas, att vägfarande kan på tillräckligt avstånd iakttaga, huruvida desamma äro stängda över vägen». Då bestämmelsen i övrigt innehåller vaga uttryck synas orden »om

möjligt» inskjutas, sålunda: »grindar och bommar böra om möjligt så uppsättas etc.».

De nya målningsföreskrifterna, som synas tillkomna för ernående av likformighet med föreskrifterna i vägmärkesförordningen, samt övriga i denna paragraf vidtagna ändringar gentemot nu gällande förordnings bestämmelser, äro alla av den art, att vägintresset bör bestrida kostnaderna för desammas genomförande.

Det säges icke något om, huruvida två klockor även skola uppsättas, när *både* ljussignal och ringklocka användes. Vid sådana tillfällen har ringklockan endast tillkommit för att förstärka signalerna, företrädesvis där även stark gångtrafik förefinnes. Då emellertid särskilt de automatiska ringklockorna numera hava en mycket kraftig klang så att de höras på ett avstånd av 60 à 80 m. och däröver, så torde ringsignalen mycket väl kunna uppfattas, även om klockan är uppställd på motsatta sidan av järnvägen. Det bör ihågkommas att enbart ringverk endast förekommer, där obetydlig och huvudsakligen lokal trafik förefinnes. *Det torde under sådana förhållanden i regel vara fullt tillräckligt med endast en ringklocka. I varje fall bör det klart ifrånsägas, att endast en ringklocka kräves vid kombinerad ljussignal och ringklocka.* En flerstädes förekommande vägkombination är en sammanknytning av en mindre väg med en större väg omedelbart intill den större vägens korsning med järnvägen. Vid en sådan kombination har man hittills, då ljussignaler varit anordnade vid den större vägens korsning, uppställt en ringklocka vid den mindre vägen. *Sådan anordning med endast en ringklocka bör fortfarande vara medgiven.*

§§ 8 och 9. I betänkandet framhåller utredningsmännen att, ehuru det icke säges ifrån, så avses med ljussignaler och ljudsignaler automatiska sådana och det framhålles, att handmanövrerade sådana borde förbjudas på grund av vådan av glömska. Det förekommer redan nu såväl vid statens som enskilda järnvägar ett stort antal »halvautomatiska» anordningar i närheten av driftplatser. Då driftplats är bevakad, handmanövreras anordningarna, och då den är obevakad, äro anordningarna automa-

tiska. Behovet av dylika anordningar växer oavlåtligt och det bör icke vara järnväg förment att vidtaga sådan besparingsåtgärd, då dels anordningarna för de vägfarande hava identiskt samma signalverkan som de helautomatiska, dels faran för glömska, om sådan nu skulle anses förefinnas, icke är större än den som förefinnes vid alla bevakade grindar och bommar.

I § 8 föreskrives att det röda skenet skall fortfara till dess tåget i sin helhet passerat vägövergången. I § 9 föreskrives att ringklocka skall fortfara att ringa, tills tåget uppnått korsningen. Vid kombinerad ljus- och ljudsignal är det icke praktiskt genomförbart, att hava dessa olika föreskrifter. Ringklockan måste i sådant fall fortfara att ringa tills tåget passerat vägövergången och kompletterande föreskrift härom är för tydlighetens skull önskvärd.

Det har under de senaste åren utexperimenterats signalglas av röd och vit (månfärgad) typ, som användes vid praktiskt taget alla ljussignaler och som hava den verkan att skiljaktigheterna i färg även kunna iakttagas av färgblinda personer. Föreskrift om obligatoriskt användande av dylika glas skulle i många fall höja trafiksäkerheten.

§ 10. Här har tillkommit en fullständigt ny bestämmelse, nämligen att vissa kryssmärken skola förses med reflexanordning.

Denna bestämmelse har endast svagt motiverats med att ringklocka och kryssmärken nattetid icke alltid kunna i tillräcklig tid iakttagas. Till bemötande härav anföres, att ringklockornas ändamål är enbart att genom sin ringning kungöra vägkorsningens tillvaro och ringningen torde uppfattas lättare nattetid, då det är tyst i omgivningen, än under dagens lopp. Vid »fri sikt» är ju avsikten, att den vägfarande skall från en viss punkt på vägen se ett ankommande tåg. Även vid sådan plats torde ett ankommande tåg göra sig mera gällande under natt än under dag genom såväl de starka lokomotivlyktorna som genom ångstötarna. *Det synes således icke förefinnas något som helst skäl för denna skärpta bestämmelse.*

Skall detta oaktat bestämmelsen fastställas bör tydlig föreskrift lämnas, vilka typer av reflexanordningarna som få anord-

nas. Om så ej kan ske, bör bestämmelsen härom liksom i alla andra obestämda fall överlämnas till Järnvägsstyrelsen resp. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ju i alla övriga hithörande fall har tillsynen över järnvägarna. Det lär väl knappast vara lämpligt, att ett flertal järnvägar tillskriva Kungl. Maj:t i detta och många andra ärenden under denna förordning.

§ 12. föreskriver att om varningsmärken m. m. anses erforderliga vid korsning i plan mellan järnväg, som icke är upplåten för allmän trafik, och allmän väg eller mellan järnväg, som är upplåten för allmän trafik och annan väg, än som omförmäles i § 1, så skola dessa varningsmärken vara av utseende och beskaffenhet samt anbringas på det sätt som i kungörelsen angivits.

I sådana fall synes dock, såvida ej för viss korsning särskilt beslut om annan anordning på vederbörligt sätt fattas, järnväg icke behöva uppsätta kryssmärke med rejexanordning enligt § 10. Det förekommer nu många fall, då järnväg anordnat vanliga kryssmärken vid skogsvägar o. d. för vägtrafikanternas varnande och sådana kryssmärken skulle i annat fall vara olagliga.

§ 13. Såsom inledningsvis framhållits bör denna paragraf omformuleras så att *ovillkorlig skyldighet föreligger för järnvägs- resp. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda föreskrift därom, att viss enskild väg är allmänligen befaren och av betydelse för allmän samfärdsel, i n n a n skyldighet att anordna kryssmärken och säkerhetsanordningar inträder för järnväg.*

Tillämpningen av förordningen torde, beträffande ommålning av varningsmärken, grindar och bommar, böra få anstå intill 1940 till undvikande av i annat fall onödiga ommålningar och kostnader. Måste ommålning vidtagas utan att vara av underhållet påkallad, böra kostnaderna härför bestridas av väginresset.

Beträffande inspektionen av varningsmärken påpekas, att de enskilda järnvägarna äro underkastade ständig inspektion av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom vederbörande baninspektörer i allt vad angår järnvägarnas drift och underhåll. Det

torde därför vara mest lämpligt att inspektionen av säkerhetsanordningar för vägkorsningar ävenledes överlämnas till dess inspektörer, i den mån signalerna skola falla under järnvägsunderhållet. Av den föreslagna ändringen i instruktionen för vägingenjör synes framgå, att vägingenjör skulle hava att vid sidan om Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen besiktiga vägsäkerhetsanordningar vid järnvägskorsning och avgiva förslag till föreskrifter, som sedan skulle utfärdas av länsstyrelse. Det torde icke vara lämpligt med ett dylikt förfaringssätt. Att vägingenjören också ägnar varningsmärken och säkerhetsanordningar vid järnvägskorsning viss uppmärksamhet synes fördelaktigt med hänsyn till avsikten med anordningarna, *men det bör vara tillräckligt ur alla synpunkter, att vägingenjören minst en gång vart tredje år besiktigar anordningarna ifråga, varvid han dock skall hava skyldighet att till besiktningen kalla representant för järnvägen.*

Utöver det ovan anförda hava undertecknade, av Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund utsedda kommittéerade, icke funnit anledning till erinran mot utredningsmännens betänkande med förslag angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Göteborg den 8 april 1933.

Karl L. Andersson.

Y. Hjortzberg.

Gunnar Lundberg.

Y. Simonsson.

11. Prejudikat i vägfrågor.

Övertagande till allmänt underhåll av väg till driftplats (trafikplats) vid S. J.

En S. J. håll- och lastplats är belägen ungefär mitt på en 22 km. lång stationssträcka. Stationsbyggnaden och lastkajen äro belägna på banans västra sida, där dock ingen väg finnes. På östra sidan om banan, på c:a 1 km. avstånd från denna löper allmänna landsvägen utmed vilken finnes ej obetydlig bebyggelse. Förbindelsen mellan håll- och lastplatsen samt landsvägen

utgöres av en enskild väg, av vederbörande landsfiskal kallad mindre skogsväg.

Håll- och lastplatsföreståndaren hemställde i nov. 1930 hos K. B., att nämnda enskilda förbindelseväg, som befunne sig i synnerligen dåligt skick och vore så gott som ofarbar med motorfordon, skulle förbättras på det allmännas bekostnad, då vägen såsom enda tillfartsväg till trafikplatsen vore att betrakta såsom allmän.

Landsfiskal och vägstyrelse avstyrkte framställningen.

Vägingenjören yttrade, att kostnaden för vägens ombyggnad finge beräknas till 15.000:—. Då goda bussförbindelser funnes på landsvägen till stationerna å ömse sidor om här ifrågavarande trafikplats, ansåg han vägens betydelse för persontrafiken minimal. Huruvida virkestransporter å vägen kunde ifrågakomma sommartid kände vägingenjören ej till. Statens Järnvägar och ett skogsbolag hade största intresset av vägen och borde dessa företag tillfrågas, om de voro villiga deltaga i kostnaderna för vägundersökning och byggande.

Å statens järnvägars vägnar framhöll vederbörande distriktschef såsom ett för järnvägen och allmänheten gemensamt önskemål att fullt körbar väg ordnades till trafikplatsen. Något bidrag till vägen ville S. J. ej lämna, men om vägen framdroges av de väghållningsskyldige skulle S. J. anordna en ny lastkaj vid banans östra sida.

Skogsbolaget avböjde deltagandet i vägkostnaderna med motivering, att timmerdrivningarna skedde vintertid och med be- gagnande av släddon.

K. B. meddelade utslag den 24 okt. 1932 och fann icke skäl att bifalla framställningen.

Över K. B:s utslag anförde sökanden besvär hos Kungl. Maj:t. K. B., väghållningsskyldige, vägingenjör och landsfiskal avstyrkte bifall till besvären.

Kungl. Maj:t gav utslag den 17 jan. 1933 och enär ifrågavarande väg utgjorde förbindelse mellan allmänna landsvägen och den för allmän trafik upplåtta håll- och lastplatsen samt vid sådant förhållande och med avseende å vad övrigt i målet blivit

upplyst, vägen måste anses vara av sådan betydelse för den allmänna samfärdseln, att den borde av de väghållningsskyldige iordningsställas och till allmänt underhåll övertagas, fann Kungl. Maj:t skäligt att med undanröjande av överklagade utslaget visa målet åter till K. B. för ny handläggning.

Y. S.

Göteborg i juli 1933.

Y. Simonsson.