KAP. X.

FÖRVALTNINGSBESTÄMMELSER.

TAXOR.

LOKALA TAXOR.

För att försäkra sig om att i god tid hava en taxa fastställd vid tiden för järnvägens öppnande för trafik beslöt direktionen redan i maj 1874 att ingå till k. m:t och söka fastställelse å taxa, som tills vidare skulle vara den för statens järnvägar gällande trafiktaxan, dock med den för vinnande av överensstämmelse med Karlskronabanans taxa erforderliga förändring, att personavgifterna bestämdes till 60 öre milen för I klass och 30 öre milen för III klass resande. Den i anledning av förestående framställning av k. m:t den 3 juli 1874 till efterrättelse intill utgången av år 1879 meddelade taxan stödde sig på statsbanans och blev därför, vad de allmänna bestämmelserna beträffar, mycket kortfattad*). Den består av endast 3 §§, en "klassifikation" av fraktgods i tre klasser samt en "tariff, utvisande avgiften för passagerare och fraktgods för varje tiondedels mil" för samtliga transportföremål. Tariffen har sålunda avgifter uträknade för en massa avståndstal, som äro fullkomligt onödiga för den korta banan med sitt fåtal stationer. Den omfattar avgiften för "en passagerare" i första klass och andra klass, för övervikt å resgods per begynnande 10 skålpund, för åkdon 1:a, 2:a och 3:e klass, för hästar "i vagn med bommar", 1 st., 2 st.,

*) På grund av de allmänna bestämmelsernas korta avfattning meddelas de här in extenso.

§ 1. Alla avgifter för trafiken å denna järnväg beräknas i kronor och utgå enligt härefter följande tariff och klassifikation av fraktgods.

§ 2. För transport i allmänhet och magasinering gälla i tillämpliga delar samma föreskrifter, som genom k. m:ts nådiga trafikreglemente och taxa av den 4 april 1862 med de av styrelsen för statens järnvägstrafik gjorda förändringar och tillägg för statens järnvägar äro gällande; dock så att minsta avgiften för huru kort väglängd som hälst utgör för passagerare i första klassen 60 öre, för passagerare i tredje klassen 30 öre, för övervikt å resgods 10 öre samt för frakt- och ilgods 25 öre.

§ 3. De i tariffen upptagna avgifter kunna, om sådant av järnvägens styrelse anses behövligt, nedsättas på grund av lokala förhållanden eller i övrigt sig företeende omständigheter.

etc. till 6 st., för hundar per st., för större boskapskreatur, 1 st., 2 st., etc. till 8 st. eller hel vagnslast, för renar, hjortar, kalvar, svin, för får och getter, för ilgods, skrymmande och icke skrymmande, samt slutligen för fraktgods med en tariff för skrymmande och en för icke skrymmande gods, den senare uppdelad i tre klasser, var och en i två avdelningar, nämligen "mindre parti" och "hel vagnslast".

Avgifterna i denna Kalmarbanans första taxa torde vara av visst intresse vid en jämförelse med nu gällande taxas siffror. (Därvid medtagas ej de provisoriska förhöjningarna). Avvikelserna äro ej så anmärkningsvärdt stora, som man kunde förmoda på grund av den långa tidsskillnaden och de många taxeändringar, som under årens lopp blivit gjorda. Persontariffen var då en miltariff, (liksom den officiellt fortfarande är en kilometertariff), med avgiften 60 öre per mil i I klass och 30 öre i III klass, (vilket dock redan 1876 till upphjälpande i någon mån av det dåliga trafikresultatet höjdes till 80, resp. 40 öre), mot nuvarande 7,5 och 4 öre per km. i II och III klass. Åkdon, 1:a klass, visa den väsentligaste avvikelsen. De kostade då kr. 3, 3, 4: 50 och 5: 75 för 1, 2, 3 och 4 mil mot nu 3: 50, 5, 6: 50 och 8 per 10 km. Åkdon, 3:e klass, kostade för samma väglängder 1: 50, 1: 50, 2, och 2: 50 mot nu 1: 60, 2: 20, 2: 80 och 3: 40. Hästar, 1 st., betingade för samma vägsträckor kr. 3, 3, 4: 50 och 6 mot nu 5, 5, 6: 50 och 8, sex hästar då 6, 6, 9 och 12 mot nuvarande avgifter 5, 8, 11 och 14 kronor. För frakten av större boskapskreatur, 1 st., noterades 2, 2, 3 och 4, mot nu 5, 5, 5 och 6. Full vagnslast kostade 6, 6, 9 och 12 mot 5, 8, 11 och 14 nu. Vad slutligen fraktgodset beträffar, är omöjligt göra direkta jämförelser, dels på grund av senare godsindelningars fullständiga omgestaltning, dels enär den äldre tariffen endast innehöll tre huvudklasser. Högsta fraktgodstariffen för icke skrymmande gods företer för 1, 2, 3 och 4 mil följande siffror per centner: 0: 10, 0: 17, 0: 23 och 0: 30, till jämförelse med nuvarande taxans tar. 1 siffror, överförda i samma viktenhet: 0: 12, 0: 21, 0: 28 och 0: 36. Lägsta klassen visar avgifterna 0: 04, 0: 07, 0: 11 och 0: 14 mot nuvarande 0: 055, 0: 077, 0: 094 och 0: 107.

Säkerligen har fåtalet tariffer i fraktgodstaxan vållat mycket bryderi och orsakat en stor del av det otal fraktnedsättningar, som förekommo de första åren. Å andra sidan lärer ej kunna frånkommas, att den nuvarande statsbanetaxans många tariffer borde kunna rätt avsevärdt inskränkas till antalet.

Den åberopade statsbanetaxan, av den 4 april 1862, var den första ordinarie taxan i Sverige. I statens järnvägars trafik hade man ditintills nöjt sig med provisoriska taxor av den 9 december 1856 och 15 januari 1858. Dessa voro mycket kortfattade, innehållande en tariff med prisuppgifter för passagerare, vagnar, hundar, paketer och gods, det senare i fem klasser, därtill en godsklassifikation, mycket knapphändig, oeh slutligen "anmärkningar" i sex, resp. sju punkter, vilka mera hänförde sig till trafikreglementet än till taxan. 1862 års taxa däremot med sin systematiska indelning i 5 kapitel och 34 paragrafer erinrar i sin uppställning ganska mycket om ännu gällande taxor. Anmärkningsvärdt är emellertid, att godsindelningen på den tiden kunde inskränkas till 3 klasser mot statens nuvarande taxas 14 tariffer, (däri inberäknade U-tariffen och tariffen 1—15 %). Att taxan emellertid var väl genomtänkt, torde framgå därav,

att den — ehuru med en del ändringar under mellantiden — blev gällande i nära 20 år, nämligen till införandet av 1880 års nya taxa den 1 januari 1881.

1880 års statsbanetaxa var byggd på metersystemet, vilket enligt lag skulle införas vid landets järnvägar med 1881 års ingång. På framställning av de flesta enskilda järnvägar, däribland Kalmarbanan, vilkas taxor utlöpte med år 1879, beviljades uppskov med den nya taxans införande till 1881 års början. Kalmar järnvägs taxa, av k. m:t till efterrättelse intill utgången av år 1885 fastställd den 19 november 1880, var uppställd i nära överensstämmelse med statsbanans, men hade i fraktgodstariffen endast sex tariffer, varav tre för styckegods och tre för vagnslastgods, emot statsbanetaxans tio tariffer, varav sju för vagnslastgods. I 1880 års taxa har en hel del av 1862 års taxas paragrafer slopats såsom mera hörande hemma i trafikreglementet. Avgifterna för åkdon, järnvägsfordon, båtar, lik och levande djur ökades i jämförelse med förut gällande taxa. För hästar och större kreatur fastställdes en viss avgift för olika antal kreatur för varje begynnande tiotal kilometer, vartill kom en tilläggsavgift för varje "hästbiljett" eller "boskapsbiljett". I denna taxa ser man för första gången en särskild tariff för paketgods, en idealisk zontariff, som betraktar hela järnvägen såsom en zon, ty den omfattar alla stationshåll med ett enda pris, 25 öre. Godsindelningen är betydligt förbättrad och utvidgad. Den publicerade taxan avslutades med en avståndstabell i kilometer samt tabeller för förvandling av kilogram till skålpund och tvärtom.

Av k. m:t den 26 november 1885 för Kalmarbanan fastställd taxa att lända till efterrättelse till 1893 års utgång är nästan identisk med 1880 års taxa. Skillnaden ligger uti paketgodstariffen, som förut omfattade alla paket intill 10 kg. vikt, men nu sönderdelats i tre undertariffer, nämligen för vikterna 0,1—2, 2,1—5 och 5,1—10 kg., samt däruti, att bestämmelserna om plats-, magasins- och vagnshyror borttagits såsom tillhörande de föreskrifter, järnvägen själv hade att bestämma över.

1893 års taxa, av k. m:t fastställd den 17 november med giltighet till 1903 års utgång, skiljer sig från sin föregångare egentligen endast genom någon omgruppering i texten under rubrikerna åkdon, båtar samt levande djur, varförutom de allmänna bestämmelserna blivit satta efter taxebestämmelserna, och samtliga tarifferna sammanförts i slutet omedelbart före godsindelningen. En nyhet är dessutom en särskild undertariff för hundar,

som skiljer sig från småkreaturstariffen endast däruti, att för 10-kilometersavståndet småkreatur kosta 0: 15 och hundar 0: 25 per st.

Med år 1903 utgick åter tiden för en taxeperiod. I det förslag, som jämlikt bestämmelserna för taxan skulle inlämnas till k. m:t för godkännande, beslöt direktionen vid sitt junisammanträde vidtaga väsentliga förändringar. Sålunda bestämdes, att statsbanans godsklassifikation skulle komma i tillämpning, att tarifferna 1—3 skulle upptaga samma avgifter som statsbanans, att avgifterna i övriga tariffer för kortare avstånd skulle höjas till likhet med statsbanans, men för längre avstånd något sänkas under dåvarande egen taxa i enlighet med särskilt upprättat förslag, samt att avgifterna i tar. 10—12 skulle sättas lika med i tar. 9.

Vid 1910 års slut upprättades helt nya godstariffer att gälla för Kalmar järnväg i dess helhet d. v. s. inklusive Nybro—Sävsjöströms järnväg. Taxan fastställdes av k. m:t 20 januari 1911 att tillämpas f. o. m. den 1 februari samma år intill utgången av 1913. Ditintills hade vardera av dessa bandelar, ehuru sedan flera år tillbaka i samma ägo, arbetat med skilda tariffer och utan gemensam avståndsberäkning — till stort förfång för stationerna norr om Nybro. Denna taxa utgjorde sålunda ett led i sammansvetsningen av de båda bandelarna. Den befarade inkomstminskningen genom banornas sammanslagning kompenserades enligt de nya bestämmelserna av någon höjning av styckegodstarifferna Persontariffen skiljer sig något från den uti 1903 års taxa, beroende på den ökning av III-klass-priset från 3,75 öre till 4 öre pr km., som av k. m:t medgivits enligt resolution den 29 april 1910, och som föranledts av tanken på övergång till lämplig zontaxa. Hundtariffen är nu åter slopad, i det att taxan bestämmer, att för hund skall avgiften utgå med hälften av avgiften för resande i III klass. Fraktgodstariffen har samma uppställning, som i föregående taxa, med sina 12 tariffer, varav de tre sista äro sins emellan lika. Emellertid hava siffertalen undergått en fullständig omvärdering, i det att de första fyra tariffernas tal väsentligt ökats och de senare tariffernas däremot något minskats, varigenom lättnader åstadkommits för det grövre godsets transporterande på det mera bärkraftigas bekostnad. Godsindelningen har nu gjorts till en ren kopia av statens, till stor lättnad vid tarifferingen.

När senast omnämnda taxas giltighetstid utgick med år 1913, hade arbetet inom 1907 års stora taxekommitté framskridit så långt, att man var övertygad om att kunna börja tillämpa de nya, fullständigt omarbetade taxebestämmelserna efter utgången av år 1915, varför alla de enskilda

järnvägars taxor, som skulle upphöra att gälla med år 1913, av k. m:t förnyades "i klump" på två år. Emellertid kom det långvariga kriget och den efterföljande svåra krisen, som omstörtade alla värden, varpå den vidlyftiga taxebyggnaden var grundad, och k. m:t har därför till en början i tvåårsperioder, sedermera vart år alltjämt påbjudit endast fortsatt tillämpning av föregående periods taxa. Avsteg härifrån gjordes för Kalmarbanans vidkommande dels år 1916, då k. m:t den 30 december medgav, att avgifterna för 6- och 8-kilometersavstånden i tarifferna VI och VII f. o. m. den 1 januari 1917 finge likställas med avgifterna för 10 km., dels år 1920, då fraktgodstariffen i någon mån ändrades av följande anledning.

I kontraktet mellan Kalmar och Sävsjöström—Nässjö järnvägar var stipulerat, att den senare järnvägen skall hos k. m:t söka fastställelse å en taxa lika med den äldre banans. Då denna emellertid för de kortare avstånden var något väl låg, föreslogs för Sä. N. J:s del och godkändes av k. m:t en taxa av något modernare typ, nämligen Boråsbanans, vilken för de lägre kilometertalen företedde något högre siffror än Kalmarbanans, men för de längre avstånden var lika. Ehuru Nässjöbanan endast var 95 km. lång, erhölls dock av k. m:t tariffen för 167 km., varigenom den kunde användas för båda banorna som en enhet — utom beträffande de kortare stationshållen på gamla banan. Försök år 1916 att få ändring i Kalmarbanans taxa till överensstämmelse med Sävsjöström—Nässjö järnvägs taxa misslyckades, men efter förnyad framställning blevo båda taxorna jämlikt k. m:ts resolution den 19 november 1920 lika med ingången av år 1921.

Angående Nybro—Sävsjöströms järnvägs taxa är ej vidare att anteckna, än att styrelsen den 5 juli 1876 beslöt att hos k. m:t begära fastställelse å förslag till taxa i överensstämmelse med den taxa, som då gällde för Kalmar—Emmaboda järnväg. Taxan blev av k. m:t fastställd genom nåd. resolution den 4 augusti 1876 och undergick därefter enahanda ändringar som Kalmarbanans, intill dess järnvägarna år 1910 sammanslogos till en banenhet med gemensam taxa.

Sävsjöström—Nässjö järnvägs taxas tillkomst är ovan relaterad. Den fastställdes att gälla intill utgången av år 1915 och har sedan dess förnyats att gälla i oförändrat skick samtidigt med övriga enskilda järnvägars taxor.

SAMTRAFIK.

Ett kraftigt medel till underlättande av samfärdseln och att därigenom vinna ökad trafik var införandet av samtrafik mellan de olika banförvaltningarna. Beträffande persontrafiken med sina bestämda mil- eller kilometeravgifter var saken jämförelsevis lätt arrangerad genom anordnande av direkta biljetter mellan de viktigare stationerna på skilda banor, såsom t. ex. ägde rum genom överenskommelse i februari 1875 mellan statens, Växjö-, Karlskrona- och Kalmarbanorna. Avräkningen järnvägarna emellan var helt enkel, enär varje banas lokala avgifter sammanslogos i biljettpriset. Redan vid första sammanknytandet av järnvägar med skilda förvaltningar påbörjades sålunda i viss utsträckning personsamtrafiken och den 1 maj 1891 hade man fullt genomfört densamma inom Sverige i hela dess omfattning, så att biljetter expedierades mellan samtliga stationer vid så godt som alla statens och enskilda järnvägar.

Ej fullt så lätt ställde sig saken, då det gällde att på längre sträckor framföra godset, vars transporterande från tidigaste trafikskeden ägde rum efter tariffer med fallande avgifter för ökade transportlängder. Godssamtrafiksfrågans utredning vållade mycket arbete och tog rätt lång tid. Till en början nöjde man sig med separata överenskommelser mellan kungl. järnvägsstyrelsen och de anslutande enskilda järnvägarna. Frakterna beräknades då i allmänhet på så sätt, att den varje i transporten deltagande bana tillkommande fraktandelen bestämdes enligt den för samma banas egen trafik gällande taxa, varefter de sålunda erhållna andelarna sammanslogos. Ovan angivna överenskommelser av februari 1875 mellan statsbanan, Växjö—Alvesta, Karlskrona—Växjö och Kalmar järnvägar omfattade även godssamtrafik och var baserad på nyssnämnda enkla grunder. Endast två år efter Kalmarbanans öppnande för trafik inbjöd emellertid statsbanan de enskilda järnvägsförvaltningarna till en överläggning i Stockholm den 23 oktober 1876, där godssamtrafiksfrågan grundligt dryftades och en kommitté tillsattes. Åt direktören Agrelius och trafikchefen Waldenström uppdrogs att utarbeta förslag till nya samtrafiksbestämmelser, och det är genom det geniala sätt, varpå frågan löstes, som Marcus Agrelius' namn kommer att ständigt intaga en rangplats i svenska järn-

vägarnas historia.*) Innan resultatet av kommitténs arbete förelåg, hade Sävsjöströmsbanans styrelses uppmärksamhet blivit fäst på betydelsen av samtrafik, varför styrelsen i april 1877 beslöt ingå till styrelserna för statens järnvägstrafik och för Växjö—Alvesta och Karlskrona—Växjö järnvägar med anhållan om öppnande av samtrafik mellan var och en av sagda järnvägar och Sävsjöströmsbanan. Kungl. styrelsen besvarade den 16 maj denna framställning och medgav, att samtrafik finge äga rum f. o. m. den 1 juni 1877 på samma villkor, som gällde samtrafiken med Karlskrona—Växjö och Kalmar järnvägar.

Den 27 november 1880 avlät kungl. styrelsen för statens järnvägstrafik en rundskrivelse till alla landets med varandra i spårförbindelse varande järnvägar med förslag om samtrafik efter förnyade grunder och begärde svar före den 31 januari 1881. Sävsjöströmsbanestyrelsen godkände förslaget till villkor för samfärdseln med statsbanorna under tiden "från nästa års början till den 1 juli". Styrelsen förbehöll sig dock, att N. S. J. skulle få "njuta sin taxa utan nedsättning till godo beträffande all samtrafik, som icke berörde någon statsbana". Emedan av trafikchefen gjorda beräkningar gåvo vid handen, att antagandet av det ifrågavarande förslaget till samtrafiksöverenskommelse skulle i betydlig mån minska järnvägens inkomster, kunde styrelsen, med särskilt avseende å bolagets mindre goda ekonomiska ställning, icke godkänna förslaget i oförändrad form, varom skrivelse den 20 januari 1881 avläts till kungl. trafikstyrelsen.

Konsuln Hasselqvist fick i februari 1881 i uppdrag att jämte trafikchefen resa till Stockholm för att tillsammans med kungl. trafikstyrelsen (och andra järnvägsombud) överlägga om de grunder, varpå järnvägsstyrelsen ansåge sig kunna för Nybro—Sävsjöströms järnväg inträda i en samtrafiksförening. Sedan verkställande direktören vid marssammanträdet redogjort för ovannämnda möte, beslöt styrelsen i skrivelse till kungl. trafikstyrelsen förklara sig benägen att f. o. m. den 1 juli 1881 tills vidare ingå samtrafik med statsbanan och med enskilda järnvägar över statsbanan på de grunder, som innefattades i ett kungl. styrelsens cirkulär av den 27 november 1880, dock under villkor, att Sävsjöströmsbanan godt-

*) Agrelius, som dog i slutet av 1921 vid 94 års ålder, roade under senare år yngre järnvägsmän med sina minnen från den tidigare järnvägsperioden i Sverige. Bland annat har han därvid omtalat, huru de ännu gällande grunderna för samtrafiksfrakters fördelning tillkommo. Agrelius' och Waldenströms upprepade försök till frågans lösning hade misslyckats, men Agrelius lät sig ej nedslå därav. Han tänkte därpå dag och natt, och det var just en natt, han fick den genialiska idé, som sedermera utvecklades till de eftersträvade grunderna. Han klädde sig genast och gick till sin vän Waldenström, med vilken han omedelbart i sena natten intill morgongryningen genomdebatterade frågan med lyckligt resultat.

gjordes vissa tilläggsavgifter för gods, nämligen i tar. 7 och 8 två öre och i tar. 9 och 10 tre öre per 100 kg. för varje begynnande 10 km. Kungl. styrelsen hade i februari 1883 meddelat, att den funnit sig icke kunna godkänna dessa vilkor för samtrafiksöverenskommelse. Sävsjöströmsstyrelsen förklarade sig därför villig gå med på sådan ändring, att tillägsavgiften i tar. 7 ändrades till 1 $^1/_2$ öre, vilket beslut den 4 mars ändrades därhän, att tilläggsavgift i tar. 7 ej skulle förekomma, enär kungl. trafikstyrelsen ej kunde godkänna någon förhöjning i denna tariff, och sålunda blev Nybro—Sävsjöströms järnväg ändtligen delaktig av samtrafikens förmåner.

En kort framställning av den allmänna godssamtrafikstaxans utbildande utöver vad som ovan antydts torde här vara på sin plats, allrahälst som tiden härför sammanfaller med Kalmar- och Sävsjöströmsbanornas ovan relaterade strävanden att vinna tillträde till den allmänna samtrafiken. Efter de av Agrelius framlagda principerna utarbetade kungl. trafikstyrelsen under år 1880 ett förslag till allmän svensk godssamtrafikstaxa, grundat på statens järnvägars godsindelning, och med statsbanans efter transportlängden fallande avgiftsberäkning tillämpad på hela befordringsvägen, vartill skulle läggas en viss konstant banavgift för varje i transporten deltagande bana. Med ett antal enskilda banor ingick kungl. trafikstyrelsen en från den 1 april 1882 gällande överenskommelse om bildandet av en godssamtrafiksförening, i vilken efter hand ett allt större antal enskilda banförvaltningar ingick. I stort sett har den vid föreningens bildande utarbetade taxan alltjämt legat till grund för samtrafiken. Smärre förtydligande tillägg hava gjorts åren 1890 och 1902 efter förhandlingar mellan statsbanorna och de enskilda järnvägarna.

Samtrafikstaxan är delad i två huvudavdelningar: I. Allmänna bestämmelser samt II. Tariffer och särskilda bestämmelser. Allmänna bestämmelserna innefatta vissa expeditions- och kontrollföreskrifter samt definitioner över begreppen sändning, samtrafiksfrakter, transportavgifter och tillägsavgifter ävensom bestämmelser om samtrafiksvägs fastställande. Samtrafiksförsändelser skulle enligt dessa bestämmelser befordras den väg, som gav de billigaste frakterna, beräknad efter medeltalet av de tolv godstarifferna med tillägg av de på varje bana belöpande tilläggsavgifterna. För att hindra tillkomsten av "okynnesbanor" samt för att skydda de äldre järnvägarna från allt för stor konkurrens från nya banor infördes 1890 en tilläggsbestämmelse, vari föreskrevs, att bestående samtrafiksvägar ej genom ny järnvägs inträde skulle få förändras, med mindre än att fraktavgifterna

över den nya delen, beräknade lokalt efter samtrafikstaxan, tillsammans med avgifterna å övriga delar sammanslagna, lika beräknade, ställde sig lägre än samtrafiksavgiften den gamla vägen. Samtrafikstaxans föreskrifter om befordringsväg hava, på grund av svårigheter att tolka desamma, blivit tydda på mycket olika sätt och föranledt upprepade skiljedomar.

Avdelning II innefattar taxeringsföreskrifter, tariffer och bestämmelser om frakternas fördelning. Taxeringsföreskrifterna äro desamma som i statsbanans egen trafik. Angående tarifferna torde här endast behöva anmärkas, att frakten utgöres dels av en transportavgift, beroende av väglängden, dels av en konstant banavgift. Statsbanetaxans tariffer innehålla redan den på en bana belöpande banavgiften. Beträffande grunderna för samtrafiksavgifternas fördelning torde il- och fraktgodsavgifternas uppdelning vara av största intresse. Dessa delas mellan banorna i förhållande till vars och ens av transporten berörda väglängd, sedan denna reducerats efter fastställda grunder. För att varje i transporten deltagande bana, kortare eller längre, skall få sig tillmätt en rättvist avpassad andel av frakten, fördelas transportavgiften efter de s. k. reducerade väglängderna, där 100 km. vägsträcka motsvaras av talet 100, väglängder under 100 km. av högre tal än motsvarande kilometertal och över 100 km. av lägre tal. För att i någon mån jämställa avgifterna i samtrafik med dem i lokaltrafik vid en del järnvägar med höga lokaltaxor har man infört vägförlängningar, dubbla eller tredubbla banavgifter eller särskilda frakttillägg för vissa stationsavstånd.

Vid sidan av den allmänna samtrafiksöverenskommelsen har Kalmarbanan tillsammans med statsbanan, Kalmar—Berga, Kalmar—Torsås och Södra Ölands järnvägar den 28 februari 1913 träffat ett avtal med kungl. generalpoststyrelsen (för postångfartyget Öland) och ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund angående direkt befordran över ångbåtsleden Kalmar—Färjestaden av paket-, il- och fraktgods mellan samtrafiksstationer å fastlandet och stationer å Öland. Avtalet baseras på statsbanans trafikreglemente och taxa samt svenska godssamtrafikens bestämmelser med undantag för vissa transportföremål. Den 6 km. långa sjövägen Kalmar—Färjestaden motsvarar i tariffhänseende 50 km. järnväg.

Att här ingå på taxorna för samtrafiken med grannländerna och utlandet såväl beträffande person- som godstrafik, varuti Kalmarbanan deltagit i samma utsträckning, som landets övriga enskilda järnvägar av någon betydenhet, skulle komma denna uppsats att svälla ut långt utöver, vad utrymmet medgiver. I detta sammanhang må endast erinras om de under

Kap. XI berörda överenskommelser, som åren 1913 och 1914 med stora förarbeten träffades angående trafik på Finlands hamnstäder m. fl., på Reval och Riga, och vilka med sina för ändamålet speciellt utarbetade taxor för såväl land- som sjötrafiken medförde en kraftig trafiktillväxt, intill dess att kriget kom och totalt kullstörtade de med så stora förhoppningar vidtagna anordningarna.

TARIFFNEDSÄTTNINGAR.

Större eller mindre avvikelser från taxans avgifter hava naturligtvis under årens lopp vidtagits såväl beträffande person- som godstrafiken. Redan så snart efter banans öppnande som i oktober 1874 började konkurrensen med Karlskronabanan att visa sig, i det att denna senare bana med 20 % nedsatt taxan för gods, som i hela vagnslaster forslades på järnvägen minst 6 mil till eller från någon av banans ändpunkter, d. v. s. för allt gods, som gick *förbi* Emmaboda. Kalmarbanans direktion gjorde — sannolikt utan några större förhoppningar om framgång — en hemställan till Karlskronabolaget, att detta bolag, om Kalmarbolaget medgåvo 20 % för transporter utefter hela Kalmarbanan, för dessa försändelser, då de skedde jämväl på Karlskronabanan, ville medgiva en motsvarande nedsättning, oaktat föreskriften om de 6 milen icke uppfylldes. Härpå erhölls i december 1874 till svar ett bleklagt nej.

Konkurrensen från Karlskronabanan måste på något sätt mötas, och detta skedde genom direktionens beslut, att befordringsavgiften för fulla vagnslaster om 160 centner från Kalmar till station å andra sidan Emmaboda eller från Karlskrona—Växjö järnväg till Kalmar skulle nedsättas med 30 % å K. J. För Kalmar ångkvarn och andra större trafikanter bestämdes vagnslasten till minst 100 centner.

Redan första trafikåret började direktionen överlägga om inrättande av tur- och returbiljetter till nedsatt pris (25 %), men stannade vid, att sådana biljetter, gällande för återresa samma dag och utan nedsättning, skulle tillhandahållas trafikanterna. Herr Palme reserverade sig mot beslutet om vägrad nedsättning. Tur- och returbiljetter med 25 % rabatt för återresan inrättades dock rätt snart, nämligen år 1876, för sön- och helgdagar under sommarmånaderna. Med år 1881 infördes månadsbiljetter till mycket låga tariffsatser, vilka gjordes för trafikanterna ytterligare tilltalande därigenom, att vid försäljning till flera medlemmar av samma familj den andra biljetten såldes till halft pris, den tredje till tredjedels samt

den fjärde och följande till fjärdedels pris*). Tur- och returbiljetterna utsträcktes f. o. m. oktober 1881 att gälla sön- och hälgdagar året rundt samt för återresa även nästpåföljande vardag. I mars 1890 bestämde direktionen en giltighetstid å tur- och returbiljetter av 4 dagar. För att under badsäsongen uppliva trafiken mellan Kalmar och Nybro bestämdes 1893, att enkel biljett Kalmar—Nybro skulle under sagda tid gälla för återresa samma dag. År 1894 vidtogs samma anordning beträffande personbiljetterna Smedby—Nybro.

Under de första 25 åren av bolagets tillvaro hade direktionen att årligen avgöra hundratals ansökningar om fraktnedsättningar och restitutioner för transporter av mellan 10 och 1,000 vagnslaster per kalenderår eller säsong och med nedsättningar mellan 10 och 50 % å alla upptänkliga varuslag. Bolagets skrala ekonomi nödgade direktionen att anlita varje tillfälle att tillförsäkra bolaget frakter för transportföremål, som utan sådana nedsättningar skulle hava gått å Karlskronabanan eller landsvägsledes utefter järnvägen, på grund av dels den kraftiga konkurrensen med den nämnda banan, dels de denna tid mycket tryckta forlönerna.

Till åstadkommande av reda uti de många olikartade, för särskilda personer eller firmor meddelade bestämmelserna om fraktnedsättningar beslöts ändtligen vid januarisammanträdet år 1900 att för virkessändningar å K. J. och N. S. J. skulle gälla följande allmänna bestämmelser, — även dessa rätt invecklade.

Från Målerås till Kalmar: restitution för 750 ton per år 1 öre å var bana, för 1,500 ton 2 öre å var bana, för 2,250 ton 3 öre å var bana. Från Sävsjöström till Kalmar *utöver* dylika sändningar från Målerås lämnas samma rabatt som från Målerås.

Från Orrefors till Kalmar *utöver* nämnda Måleråssändningar lämnas för 1,500 ton, och 2,250 ton resp. 3 och 7 % rabatt.

Den, som *eljest* från Sävsjöström försänder 1,500 ton per år, erhåller restitution av 1 öre på var bana, för 2,250 ton 2 öre, från Gullaskruv och Orrefors för 1,500 ton 3 % samt för 2,250 ton 7 %. Samma rabatter skulle gälla för samma transporter från två eller flera av nämnda stationer.

En ny avgiftstabell för månadsbiljetter fastställdes i mars 1900, och beslöts samtidigt att betydligt inskränka de högst avsevärda rabatter, som förut medgivits personer, tillhörande samma familj. Dylika rabatter skulle hädanefter lämnas endast vid *samtidigt* köp av två eller flera för samma tid

*) Denna omotiverat kraftiga sänkning av ett redan förut lågt biljettpris säges hava tillkommit på yrkande av en lika inflytelse- som barnrik styrelseledamot, vilken en stor del av året hade sin familj boende utåt banan.

och väglängd gällande biljetter och skulle utgå vid köp av två biljetter med 15 %, av 3 biljetter med 20 % samt av 4 eller flera med 25 %.

I anledning av den genomgripande taxeändringen 1903 upprättade direktionen i maj 1904 ett tillägg till taxan, föranledt dels av Karlskrona—Växjö järnvägs samtidiga övergång till statsbanans tariffer, dels för att i vissa fall motsvara förut medgivna nedsättningar.

Efter långvariga debatter inom direktionen och trots protest av ordföranden, som livligt kämpade för det äldre systemets bibehållande, infördes i sammanhang med godstariffändringen 1910 en ändring även i persontariffernas tillämpning, nämligen från kilometertariff till zontariff, varjämte tur- och returbiljetter slopades och en del förenklingar i övrigt vidtogos i biljettsystemet, bl. a. att benämningen I klass ersattes med II klass såsom mera överenstämmande med den moderna åskådningen, att de enskilda järnvägarnas II, resp. III klass böra jämställas med statsbanans motsvarande klasstal, och I klass bör reserveras för kontinentaltrafiken och nattågen.

PROVISORISKA TAXEÖKNINGAR.

Den stora ekonomiska omvälvning, som kriget medförde, nödvändiggjorde avsevärda ökningar av alla järnvägars taxor, och erhöllos även upprepade sådana i form av provisoriska taxetillägg. Första höjningen skedde den 10 september 1915, då Kalmarbanornas personavgifter med stöd av kungl. kungörelse den 27 augusti ökades med i III klass 5 och 20 öre, i II klass 10 och 30 öre för avstånd under, resp. över 48 km., godsavgifterna med 4 öres frakttillägg i tarifferna 10—U. Med dessa obetydliga taxeökningar fingo järnvägarna nöja sig i 1 $^1/_2$ år. En möjlighet att i ringa mån själva öka inkomsterna ägde Kalmarbanorna i sin person-zontariff, som ej uttog allt, vad taxan medgav. Till rättelse i någon mån härutinnan övergick järnvägen f. o. m. den 1 oktober 1916 från zontariff B till zontariff M*). Från 5 mars 1917 utfärdades av k. m:t nya bestämmelser med något effektivare taxeförhöjningar, nämligen i persontaxan 10 % å III kl. och 15 % å II kl. biljettpriset, i godstaxan 50 % förhöjning å ordinarie avgifterna, vartill först lagts vissa fasta belopp, nämligen 12, 8 och 4 öre per 100 kg.

*) Med zontariff A avsågs Statens, med zontariff B Bergslagsbanans, Västeråsbanans, Gävle—Dala, Uppsala—Gävle, Göteborg—Borås, Roslagsbanans, Kalmarbanans m. fl. järnvägars, d. v. s. större delen av det enskilda järnvägsnätets, persontariff; zontariff M avsåg Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägars något högre tariff.

uti olika tariffgrupper. För att ökningen ej skulle bliva alltför kännbar för trafikanterna uttogos av Kalmarbanorna endast 30 % intill den 1 augusti 1917, därefter 50 %. Från den 15 september 1917 ökades procenten i avseende å persontaxan till 30, resp. 40 % i III och II klass samt i avseende å godstaxan till 100 %, varav dock Kalmarbanorna uttogo endast 80 % under 1917, därefter 100 %. En ytterligare ökning erhölls f. o. m. den 1 januari 1918, nämligen för persontarifferna med 70 och 110 % å III, resp. II klass grundpris samt för godstarifferna med 200 % å de ordinarie avgifterna, inklusive frakttilläggen. Under hela år 1918 tillämpade Kalmarbanorna endast 150 av de tillåtna 200 %, men därefter uttogs å fraktgodstariffen fulla tillägget.

ÅTERGÅNG MOT NORMALA TAXOR.

Den hastiga depressionen omkring årskiftet 1920—21 medförde ett nästan fullständigt avstannande av särskilt den tyngre godstrafiken. Oaktat järnvägens höga tariffer (inbegr. frakttilläggen) under 1921 ej förmådde bibehålla inkomsterna över utgifterna, nödgades dock förvaltningen för att i sin mån söka bidraga till livligare omsättning och därmed ökad trafik f. o. m. den 1 september 1921 medgiva en generell nedsättning, nämligen för tar. 1—10 med 20 % samt för tar. 11—U 25 %, som den 1 januari 1922 följdes av en allmän nedsättning i alla tariffer till 100 % tillägg å grundavgiften, inkl. fasta tillägget. Detta motsvarade ungefär 23 % nedsättning på de högst tillämpade tariffsatserna. Samtidigt med, att allmän lindring började medgivas i de höga tarifferna, inströmmade så godt som dagligen framställningar om speciella ytterligare nedsättningar, vilka i stor utsträckning beviljats för att bidraga till trafikens återuppblomstring. Redan den 1 februari 1921 hade det gamla förhållandet 2:3 mellan III-klass- och II-klass-priset återställts, därigenom att järnvägen åtnöjde sig med endast 70 % tillägg även för II klass biljett i stället för tillåtna 110 %. Genom kungl. brev den 31 augusti 1923 fastställdes detta förhållande till efterrättelse från den 1 oktober 1923. Jämlikt nämnda kungl. brev skulle från samma tid fraktgodstariffernas procentuella tillägg minskats ned till 130—80 %, varav 80 % tillämpas på tar. 9—U.

Ändringen av taxorna i lokaltrafik följdes av taxeändringar även i samtrafik, d. v. s. uti statsbanetarifferna, ehuru dessa under ökningsperioden städse kommo något senare. En närmare redogörelse för, huru dessa taxor

ökades med fasta tillägg och därtill procentuella sådana med ända upp till 250 à 300 % å såväl grundtaxa som fasta tillägg för att därefter åter så småningom sjunka ned emot de äldre normala fraktsatserna, skulle nog kunna hava sitt intresse, men ligger utom ramen för denna korta historik av mera lokal karaktär.

SPECIELLA TARIFFER.

Den *trupptaxa*, som var gällande vid Kalmarbanans öppnande, var av den 20 maj 1868. Avgiften var med ordinarie snälltåg 14 öre per personmil, oavsett truppens storlek, med andra tåg 14 öre, om truppen var mindre än 72 man, 10 riksdaler milen för trupp om 72—100 man samt 10 öre personmilen vid större antal än 100 man. År 1881, den 22 januari, fastställdes ny taxa, nu efter metersystemet. För enskilda järnvägar blev nu priset per man och kilometer i trupp över 100 man 1 $^1/_2$ öre samt under 100 man 2 öre. Nya tariffbestämmelser utfärdades av k. m:t den 17 februari 1911 att gälla från den 1 juli, då avgifterna fastslogos till 7 öre per man och tariffzon för över 40 man och 15 öre, då antalet understeg 40 man. Från den 1 mars 1920 ändrades priset till 25 öre per tariffzon för enskild resa. Den 1 januari 1921 höjdes priset till 12 $^1/_2$ öre per man och tariffzon för över 40 man och till 30 öre för antal, understigande 40. Zonindelningen skulle vara den å statsbanorna gällande.

Med k. bfde i Kalmar län träffades den 9 januari 1875 överenskommelse om *transport av fångar* i särskild fångvagn med plats för 6 fångar. Priset bestämdes till 3 rdr per banmil för hela vagnen samt 60 öre per banmil för var person, som transporterades utöver de i fångvagnen intagna. Fångförare skulle erlägga avgift efter gällande trafiktaxa. År 1889, den 14 maj, erhölls nytt kontrakt, upprättat med tillämpning av metersystemet. Avgiften var nu 30 öre per bankilometer för hel vagn och 6 öre för var person därutöver. I kontrakt av den 27 februari 1918 ändrades dessa siffror till 51 öre, resp. 10 öre.

Den första svenska *järnvägsposttransporten* ägde rum år 1857 mellan städerna Malmö och Lund och bestod däruti, att brevlådor, som anskaffats av resp. postkontor och av dem utsatts å bangårdarna, transporterades mellan de två städerna "mot den avgift, som framdeles kunde komma att varda bestämd". Villkoren för postbefordran å statens järnvägar fastställdes av k. m:t den 16 september 1859 och å enskilda järnvägar, ångfartyg

och diligenser den 26 oktober 1860. Uti postkupé, som tillhandahölls av enskild järnväg, skulle postverket betala en riksdaler riksmynt milen för befordran av post jämte postiljon. För postförsändelser i säck, väska eller låst fack betalades ett halvt öre riksmynt milen per kubikfot. Åtföljande postiljon erlade vanlig tredjeklass biljett. Transporten av ensamt brevlåda betalades med 3 öre milen. Paket betalades efter järnvägens taxa.

I skrivelse den 30 mars 1874 anmodade poststyrelsen Kalmarbanan anskaffa erforderliga postkupéer för befordran av post två gånger dagligen i var riktning. Den 18 februari 1875 anmäldes vagnarna färdiga att tagas i trafik, men postinspektionen förklarade sig då kunna åtnöjas med mindre utrymme, varför vagnarna utbjödos till försäljning, som dock ej kom till stånd. Den 13 december 1876 meddelade poststyrelsen, att f. o. m. år 1877 skulle användas den ena postkupén samt en halvkupé. Inledda underhandlingar om postkupéutrymmet utmynnande i ett kontrakt den 24 februari 1877 med bestämmelser, att järnvägsbolaget skulle framföra post i två tåg i var riktning, det ena med s. k. enkel kupé och det andra med halvkupé. Ersättningen bestämdes till 28 kronor 62 öre per dag och baserades på prissättningen i 1860 års kungörelse med tillägg den 29 september 1876. Enligt dessa bestämmelser skulle avgiften hava blivit kronor 22: 97 per dag; bolaget erhöll således en godtgörelse av kronor 5: 65 för tillhandahållande av större vagn, än som erfordrades.

Efter metersystemets införande ändrades bestämmelserna för postbefordran genom en kungl. kungörelse av den 3 november 1882. Ersättningen för postbefordran skulle enligt denna utgå per kilometer och efter det utrymme, postkupén upptoge, nämligen för hel vagn med 20 kubikmeters utrymme 30 öre, under 20 kbm. 25 öre, för halv vagn om 10 kbm. 15 öre, under 10 kbm. 12,5 öre, för fjärdedels vagn om 5 kbm. 10 öre, därunder 7,5 öre. För icke halverad eller fjärdedels vagn betalades för 20 kbm. 30 öre, mellan 20 och 10 kbm. 15 öre, mellan 10 och 5 kbm. 10 öre och under 5 kbm. 7,5 öre. För andra tågparet skulle ersättningen utgå med 66 $^{2}/_{3}$ % samt för tredje och följande tågpar med 33 $^{1}/_{3}$ %. För postfack eller låda under 0,1 kbm. betalades 0,2 öre per km., mellan 0,1 och 0,2 kbm. 0,4 öre o. s. v. Med denna kungl. kungörelse till grund och efter långvariga förhandlingar upprättades den 23 september 1885 mellan generalpoststyrelsen och Kalmarbanan ett kontrakt, enligt vilket bolaget åtog sig posttransporten i två tågpar dagligen mot en ersättning av 9,625 kronor per år. Nybro—Sävsjöströms järnväg ingick den 12 mars 1891 en liknande överenskommelse angående postbefodran med *ett* tågpar och mot en årlig

ersättning av 1,390 kronor. Här skulle emellertid posten befordras i låst fack om 0,3 kbm. samt i väska, och skulle konduktören göra tjänst som postvaktbetjänt. Redan år 1897 den 24 februari träffades emellertid nytt avtal, grundat på ersättningarna i kungl. kungörelsen av den 4 oktober 1895, vilka utgingo efter något förenklade former, nämligen per kilometer för postkupés golvyta under 4 kvadratmeter med 10 öre, 4—9 kvm. 15 öre, 9—14 kvm. 20 öre, 14—20 kvm. 25 öre, däröver 30 öre. För andra tågparet betalades såsom förut 66 $^2/_3$ %, men för det tredje och följande 50 % av förestående ersättningar. Först år 1906 inrättades kupépost på Sävsjöströmsbanan.

Kalmar järnvägs kontrakt av 1885 upphävdes genom nytt kontrakt av den 4/12 oktober 1906, vilket helt stödde sig på k. m:ts bestämmelser. Den 16/21 september 1911 förnyades detta kontrakt på samma grunder.

Kristiden medförde ökningar även i posttransportavgifterna, nämligen enligt k. m:ts brev den 31 oktober 1919 med 75 % tillägg efter den 1 juli 1919 samt enligt kungligt brev den 23 juli 1920 med 100 % ökning å 1895 års tariff från den 1 januari 1920. Samma förhöjning tillerkändes järnvägarna jämväl för 1921 jämlikt kungl. brev av den 30 september 1921. För år 1922 fingo järnvägarna nöja sig med 80 % tillägg, vilket även tillämpades för år 1923 samt för 1924 tills vidare.

TRAFIKREGLEMENTE, TRAFIKSTADGA.

De första reglementariska bestämmelserna för järnvägstrafik innefattades, såsom ovan nämnts, uti de äldsta taxorna. Det blev emellertid för tungt att släpa med sådana bestämmelser varje gång, en ny taxa skulle fastställas eller en äldre förnyas. Den 4 april 1862 fastställde därför k m:t reglemente för trafiken på statens järnvägar, vilket sedermera föreskrivits till efterlevnad i tillämpliga delar å de enskilda järnvägarna. Så blev förhållandet även för Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägar genom resolutioner den 22 september 1876, föranledda av bolagens på skilda tider avgivna ansökningar om fastställelse å direktionernas sinsemellan lika formulerade förslag.

Trafikreglementet var uppdelat i följande åtta kapitel: allmänna föreskrifter, om befordring av passagerare, transport av bagage och åkdon, d:o av lik, av levande djur, av gods, ansvarighet för skadat eller förkommet gods samt om gode män. Endast smärre, mindre väsentliga

ändringar i och tillägg till reglementet äro gjorda sedan dess första utgivande, nämligen genom kungl. brev den 28 november 1862, 17 april 1863, 1 november 1867, 16 juni 1875, 30 maj 1879 och 30 oktober 1903. Först genom utgivande av trafikstadgan år 1915 upphörde trafikreglementets giltighet. Att ett reglemente, som tillkommit nästan i samband med järnvägarnas första framträdande, kunnat bliva normerande för trafiken i över 50 år och under järnvägstrafikens oerhörda uppsving, visar stor framsynthet och klart omdöme hos dess författare.

Reglementets otillräcklighet och med ändrade förhållanden alltmer framträdande brister nödvändiggjorde emellertid, såsom ovan antydts, en helt ny urkund. Efter grundlig bearbetning av såväl kungl. järnvägsstyrelsen som svenska järnvägsföreningen fastställdes av k. m:t den 24 januari 1914 att gälla för alla Sveriges järnvägar från den 1 mars 1915 en ny *trafikstadga* i st. f. det förut gällande, numera föråldrade trafikreglementet. Den nya stadgans mycket detaljerade bestämmelser blevo för järnvägsförvaltningarna i deras förhållande till trafikanterna betydligt mera betungande, än de äldre varit. Här må dock erkännas, att det förut mången gång varit svårt för trafikanterna att med stöd av reglementet vinna full rättvisa. Med den nya stadgan blev förhållandet i vissa fall omvändt.

Trafikstadgans huvudrubriker äro i det stora hela desamma som det äldre trafikreglementets, men stadgan omfattar ej mindre än 94 §§ och en vidlyftig bilaga mot reglementets 41 §§. En del för den tidigare trafiken okända begrepp, såsom leveransfrist, avlämnings- och lastningsfrist, avhämtnings- och lossningsfrist, förfoganderätt o. s. v. hava nu reglementerats.

Redan det äldsta trafikreglementet tillerkände järnvägsförvaltningarna rätt att meddela mera detaljerade föreskrifter rörande ordningen vid stationer och å tåg, expeditionernas öppethållande, m. m. Av denna rätt begagnade sig såväl statsbanorna som de enskilda järnvägarna genom utfärdande av *ordningsregler*, vilka trycktes dels i häften, dels i form av anslag för väntsalar och personvagnar. De första ordningsreglerna för Kalmarbanan utfärdades i 14 paragrafer och trycktes redan 1874. En ny omredigerad upplaga antogs av direktionen den 8 augusti 1906 och hade då utvidgats att omfatta 21 paragrafer. Föreskrifterna i dessa ordningsregler innefattas numera i trafikstadgan.

TJÄNSTGÖRINGSREGLEMENTE OCH INSTRUKTIONER.

Statsbanornas första *tjänstgöringsreglemente*, av den 1 januari 1858, var upprättat efter mönster från grannländerna och England samt från Köping—Hults järnväg. Den 1 februari 1863 trädde i tillämpning ett år 1862 utgivet, något omredigerat reglemente, som var gällande vid tidpunkten för Kalmar—Emmabodabanans öppnande för trafik och blev för denna banas tjänst normgivande. Det är ett gammalt hederligt reglemente, fullt av hot om stränga straff, men även av faderliga råd och anvisningar. Reglementet är indelat i tretton kapitel, varav de fyra första omfatta allmänna bestämmelser, säkerhets- och försiktighetsmått, signaler samt allmänna föreskrifter för bantågens sammansättning, de nio senare utgöra instruktioner för stationsinspektorer, konduktörer, lokomotivförare och eldare, vagnsmörjare, banmästare, ban- och grindvakter, stationskarlar, signalkarlar och spårväxlare samt brovakter vid svängbroar. Järnvägsolyckorna å södra stambanan vid Sandsjö den 23 december 1864 och vid Lagerlunda den 17 december 1875 jämte andra erfarenheter föranledde kungl. järnvägsstyrelsen att utsända cirkulär åren 1865, 1867, 1868, 1870, 1871, 1875 och 1876 med kompletterande föreskrifter till reglementet, varav nya upplagor med smärre ändringar utgåvos åren 1865, 1867, 1873 och 1874. För Kalmarbanan fastställdes av kungl. järnvägsstyrelsen den 22 augusti 1876 och för Nybro—Sävsjöströms järnväg den 29 juli 1876 det för statens järnvägar då gällande reglementet att i tillämpliga delar lända till efterättelse.

Den 26 januari 1877 utfärdades för statens järnvägar ett nytt tjänstgöringsreglemente, som lades till grund för det, jämlikt kungl. maj:ts bemyndigande den 11 december 1874, av kungl. järnvägsstyrelsen för efterrättelse vid de enskilda järnvägarna den 21 mars 1879 utgivna reglementet. Dessa reglementen av 1877 och 1879 skilde sig väsentligt från sina föregångare. Det äldre reglementes samtliga instruktioner utbrötos, men däremot utvidgades boken med föreskrifter angående beskaffenhet av bana, stationer och materiell samt med normalsektion av fria rummet och lastprofil. Med trafikens tillväxt i omfång och intensitet hava under årens lopp åtskilliga tillägg och förändringar vidtagits uti 1879 års reglemente. En stor del enskilda järnvägar hava dessutom fått sina speciella tillägg till det allmänna reglementet. De för samtliga enskilda järnvägar gällande

ändringar, som vidtagits genom kungl. järnvägsstyrelsens "tillägg", äro av den 22 juni 1906, den 7 september 1907, den 7 maj 1908, 8 februari, 8 juli och 15 september 1909, den 25 oktober 1910, den 6 mars 1911, den 13 januari 1912 och den 15 februari 1913. Nya utvidgade normalsektioner för fria rummet å bana och stationer fastställdes den 20 juni 1893 och ny lastprofil i december 1905.

Förnyat tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift, grundat på kungl. kungörelsen den 11 december 1874, fastställdes av kungl. järnvägsstyrelsen den 28 februari 1921 och tillämpas från den 1 oktober s. å. Detta reglemente utgör i stort sett en utvidgning och påbyggnad av 1879 års reglemente med dess "tillägg". Till 1921 års reglemente har tillägg utfärdats den 8 sept. 1922. Den 2 mars 1923 bestämde k. m:t, att tjänstgöringsreglementet för enskilda järnvägar hädanefter skulle fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i st. f. förut av järnvägsstyrelsen. Kalmarbanorna begärde den 24 april 1924 hos den förstnämnda styrelsen och erhöll den 19 maj tillägg till tjänstgöringsreglementet, varigenom vissa lättnader vid framförande av rena godståg vunnos.

De första *instruktionerna* ingingo, såsom nämnts, uti tjänstgöringsreglementet, men då de år 1879 utbrötos därur, upprättades sedermera för de olika tjänstehavarne särskilda instruktioner, vilka vid de flesta järnvägar blevo nästan rena kopior av statsbanans.

För Kalmar och Nybro—Sävsjöströms järnvägar utfärdades instruktioner för stationsföreståndare, stationskarlar, konduktörer och banvakter ävensom för tillsyn, bevakning och begagnande av lastplatser. Vid en stor del järnvägar hade varje förvaltning sina egna önskemål beträffande avfattningen av den ena eller andra instruktionen, varigenom instruktionsväsendet hotade att urarta till en provkarta på enstaka författares nycker eller infall, vilket kunde bliva till särskilt förfång för tjänsten vid anslutningsstationer mellan olika banförvaltningar. Svenska järnvägsföreningen tog därför hand om ärendet och utgav 1919 en samling för diverse tjänstehavare tillämpade instruktioner, så avfattade, att de "i tillämpliga delar" kunde användas hos olika förvaltningar. Därigenom blev enheten återställd. Instruktionerna voro avsedda för stationsföreståndare, stationskarlspersonal, lastplatsvakt, konduktör, vagnsmörjare, bromsare, överbanmästare, banmästare, banvakt, grindvakt, signalreparatör, telegrafreparatör, lokomotivmästare, lokomotivpersonal, ångfinkeldare, lokomotivputsare och vagnsynare, varjämte utgavs en allmän tjänsteordning och en bantelefonordning.

I detta sammanhang må erinras, att även för den högre administrationen vid järnvägarna finnas i allmänhet instruktioner utfärdade. Den första instruktionen för direktionen vid Kalmarbanan (arbetsordning) fastställdes av 1892 års extra bolagsstämma den 5 oktober i samband med utredningen av förhållandena efter verkställande direktören Hasselqvists för dåvarande mått avsevärda försnillningar. Instruktionens syfte var att skärpa direktionsmedlemmarnas ansvar samt kontrollen över bolagets ekonomi, vilket även tydligen framgår av de om bolagsstämmans nervösa tillstånd vittnande ofta förekommande kategoriska kraftuttrycken, såsom "ovillkorligen i första hand", "icke under någon förevändning", "personligt ansvar", "noggrann efterrättelse", "lyda" etc. Denna arbetsordning innefattade i sig även instruktioner för verkställande direktören samt för kamreraren. I sammanhang med en genomgående renovering av bolagsordningen vid ordinarie stämman den 4 juni 1912 beslöts att även ändra gällande arbetsordning för förvaltningen, så att den bleve lättare att efterleva utan åsidosättande av kontrollen. Samtidigt lösrycktes ur arbetsordningen de däruti intagna instruktionerna för verkställande direktör och kamrerare, för vilka befattningar instruktioner sedermera utfärdades av styrelsen.

Efter inrättande av en byråassistentbefattning överflyttades på innehavaren därav en del av trafikinspektörens förutvarande göromål, varför befanns erforderligt för trafikinspektör och byråassistent upprätta särskilda instruktioner, vilka av styrelsen fastställdes den 17 maj 1918.

Personalens *uniformering* var från början en kopia av statsbanornas med avvikelse endast beträffande järnvägsmonogram i st. för kungl. krona, etc. Svenska järnvägsföreningens uniformsreglemente av den 21 augusti 1899 kom ej till tillämpning vid Kalmarbanorna, men för dessa fastställdes år 1906 ett eget reglemente med något avvikande bestämmelser, bl. a. att stationskarl skulle bära en smal silverträns kring mössan. Från den 1 augusti 1922 tillämpas järnvägsföreningens uniformsreglemente av den 21 mars 1921.

TIDTABELLER.

TÅGANTAL.

Redan innan järnvägen öppnades för allmän trafik, inrättades, enligt den tidens sed, godstrafik å banan. Sålunda annonserades i april 1874, att "f. o. m. torsdagen den 9 dennes kommer godstrafik mellan Kalmar och Nybro att besörjas såväl i fulla vagnslaster som i mindre partier. Tåg avgår från Kalmar varje dag kl. 8 f. m. med undantag av sön- och

helgdagar, samt återvänder från Nybro kl. 3 e. m.“ Daglig godstrafik mellan Kalmar och Emmaboda tog sin början den 1 juli 1874. Dittills hade tågen stannat i Nybro. F. o. m. den 6 juli utsträcktes denna godstrafik att omfatta även Karlskrona—Växjö järnväg.

Kalmarbanans första ordinarie tidtabell annonserades den 11 augusti och angavs gälla från den 10 augusti 1874 samt omfattade två ordinarie tåg i vardera riktningen, nämligen från Kalmar 5,45 f. m. och 3,0 e. m. med ankomst Emmaboda kl. 8,20 f. m. resp. 5,35 e. m. samt från Emmaboda kl. 8,55 f. m. och 6,10 e. m. med ankomst Kalmar 11,30 f. m. resp. 8,45 e. m. Det första tåget från Kalmar stod i förbindelse med Växjö, det andra med Karlskrona. F. o. m. den 28 september insattes ett tredje tågpar med avgång från Emmaboda 5,25 f. m. och ankomst Kalmar 8,34 samt avgång från Kalmar 1,0 e. m. och ankomst Emmaboda 4,19 e. m. Från den 19 oktober annonseras en mindre förändring av tågen. Den 23 november ändrades åter tågtiderna med iakttagande av något senare avgångstider om morgnarna och något tidigare om eftermiddagen. Enär allmänheten, okunnig om den gemensamma tidsberäkningens nödvändighet, knorrade över försenade avgångs- och ankomsttider för tågen, fann sig trafikchefen föranlåten att i annons meddela, att “ankomst- och avgångstider äro beräknade efter järnvägstid“, som var 18 minuter efter ortstiden*).

*) Omedelbart efter järnvägarnas första införande i vårt land framträdde behovet av en gemensam tidsberäkning. Vid öppnande 1856 av de första bansträckorna Göteborg—Partille och Malmö—Lund antogos resp. huvudstationers lokala tider, vilka för övrigt nära sammanföllo, till järnvägstid för vardera trafikerade bansträckan. När västra stambanan hösten 1862 var fullbordad, framstod behovet av en gemensam lagstadgad tid ännu kraftigare. I avvaktan på sådan fastställdes Göteborgstiden såsom järnvägstid, dels emedan denna tidsberäkning användts i sex års tid för stambanans längsta del, dels i förhoppning om att kunna få den antagen såsom gemensam för de svenska och norska järnvägsnäten, dels slutligen av det skäl, att en trafikant, som tvekade om tiden, möjligen kunde komma några minuter för tidigt till tåget, men aldrig för sent, vare sig han rättade sig efter den lokala tiden eller efter järnvägstiden. Ett år 1864 väckt förslag att till utgångspunkt för tidsberäkningen taga Stockholms meridian, som låg nästan mitt emellan Sveriges västligaste och östligaste städers, Strömstads och Haparandas, meridianer, vann tillslutning i huvudsak endast hos överståthållareämbetet i Stockholm. Det 1863 privat väckta och av kungl. järnvägsstyrelsen hösten 1864 till k. m:t framlagda förslaget att sätta järnvägstiden lika med telegraftiden, som baserade sig på Köpenhams meridian, och att därigenom kunna åstadkomma gemensam tid för alla tre nordiska länderna, väckte ingen vidare anklang. Ej förr än med den 1 januari 1879 blev den gemensamma borgerliga tiden införd. Denna rättade sig efter en meridian, som låg mitt emellan Stockholms och Göteborgs, 12 tidsminuter väster om Stockholms observatorium, och som löper ungefär genom Askersund. Sedan på internationell väg samtliga kulturländer överenskommit om en tidsindelning med jämt en timmes intervaller, inriktades genom kungl. kungörelse den 16 juni 1899 den svenska tiden efter mellaneuropeisk tid genom att tillbakaflytta tidsberäkningen endast 14 sekunder, vilken tidsförändring i det dagliga livet gick obemärkt förbi. Liksom de europeiska järnvägstågen numera gå efter “västereuropeisk“, “mellaneuropeisk“ och “östereuropeisk“ tid med en timmes tidsskillnad, gå sedan sekelskiftet de nordamerikanska järnvägarna efter “pacific“, “moutain“, “cental“, “eastern“ och “atlantic time“, vardera med jämt en timmes tidsmellanrum och den sistnämnda fyra timmar efter “västeuropeisk“. Med dessa tidsbestämningar, baserade på astronomiska principer, har den s. k. “sommartiden“, som under kriget och närmast därefter användes i de flesta europeiska länder, intet att skaffa. Denna är egentligen blott ett självbedrägeri, varigenom människan medvetet lurar sig att

F. o. m. den 18 december indrogos morgontågen såtillvida, att de gingo blott tre gånger i veckan samt endast å sträckan Kalmar—Nybro.

Sommartidtabellen 1875 upptog åter tre dagliga tåg i vardera riktningen å hela bansträckan. Redan den 26 maj ändrades åter tågtiderna; denna gång för att följa med ändringar å Karlskronabanan*). Efter ett års trafik hade man redan medhunnit åtta ordinarie tidtabellsändringar.

I samband med öppnandet av Nybro—Sävsjöströms järnväg för allmän trafik i oktober 1876 med ett tågpar dagligen å denna bana omlades tidtabellen på Kalmarbanan något, varvid man samtidigt återgick till föregående vinters tågturer, dock med ett tågpar förkortat till bansträckan Kalmar—Nybro. På grund av ändringar i Växjö—Alvesta och Karlskrona —Växjö järnvägars tidtabeller omkastades tiderna för Kalmar- och Sävsjöströmsbanorna redan den 15 november s. å. Fortsatta oupphörliga ändringar i Karlskronabanans tidtabell förorsakade alltjämt de närmaste åren omkastningar även i Kalmarbanans till stor förtret för trafikanterna**).

I anledning av minskade trafikinkomster nödgades direktionen vidtaga åtskilliga inskränkningar, bl. a. i tidtabellen, som f. o. m. den 15 november 1878 skulle omfatta endast två tåg i vardera riktningen. Sommaren 1880 infördes åter tre tåg, varav det tredje dock endast tre veckodagar gick väster om Nybro; till vintertidtabellen återgick man till två tågpar. Samma tågordning, som 1880, upprepades sommaren 1881 och 1882. När man hösten 1882 återgick till vinterns två tågpar, bibehölls av sommarens tredje tåg endast ett lördagståg.

Med sommartidtabellen 1889 infördes benämningarna persontåg, blandat tåg och godståg, vilka kvarstodo intill sommaren 1892, då tabellen utvidgades till tre hela tågpar utan särskild benämning. År 1897, sommartidtabellen, utvidgades tågantalet med ett tågpar till Nybro, varjämte nyssnämnda klassifikation återinfördes. Med vintertidtabellen 1899 bibehölls

---

med en timme vrida tillbaka den genom kulturen försenade arbetsdagen, så att hon med en ljus morgontimme kan ersätta en mörk kvällstimme och därigenom spara belysning utan att behöva frångå sina förvända vanor.

*) Tidningen "Kalmar" klagar bittert över, att Karlskrona—Växjö och i all synnerhet Växjö—Alvesta järnväg, "dessa myndiga herrar", ej taga någon hänsyn till den bana, vars trafik beror av desamma. "För oss Kalmarbor utgöra dessa och andra dylika förhållanden med de enskilda järnvägsstyrelser, på vilkas banor vår trafik utmynnar, en ständig och ytterst kännbar sporre att av alla krafter sträva till snart uppnående av den stund, då vi kunna taga avsked av beroendet och över Sävsjöström på självständig järnväg nå stambanan; eja vore vi där!"

**) Att kontakten mellan järnvägsförvaltningarna den tiden ej var synnerligen livlig, kan man förstå bl. a. därav, att Karlskronabanans dåvarande trafikchef i det sista satte en ära uti, att han aldrig med sin fot beträdt Kalmarbanan. Numera är samarbetet det allra bästa och, beträffande tågens anslutningstider, inriktat på tillgodoseende i största möjliga utsträckning av allmänhetens fordringar.

sommarens Nybro-tåg. Samma år fingo anslagstidtabellerna en elegant utstyrsel, i det alla anslutningstider och en del viktiga anmärkningar trycktes med rödt. Denna grannlåtsutstyrsel kvarstod i nära tio år, nämligen till sommartabellen 1908. År 1902 utökades de annonserade tågslagen med ännu ett, nämligen snälltåg, en benämning, föga motiverad på en bana med maximihastighet 50 km/t.

Sommaren 1905 var tågfrekvensen å Kalmar—Emmaboda rätt livlig, i det att fyra tågpar beforo sträckan och därjämte två tågpar Kalmar—Nybro med en förhyrd ångvagn. Nästpåföljande sommar tillämpades samma tidtabell, vartill fogats ett godstågspar om söckendagarna. Under 1907 befors linjen av 5 dagliga tågpar, sommarsöckendagar av 6. År 1908 inskränktes det dagliga tågantalet till Emmaboda till två par, vartill kom två par godståg om vardagarna. Till Nybro gick dessutom ett söckendagsgodstågpar och två söndagstågpar. Till vintern samma år utjämnades antalet till 4 dagliga tågpar över hela linjen.

Hitintills hade Nybro—Sävsjöströms järnväg haft sin egen tidtabell, som ju var mycket enkel, — under tjugo år med ett tåg i var riktning dagligen. Redan före banans öppnande hade man en kort tid trafikerat densamma med annonserade godståg mellan Nybro och Målerås, nämligen f. o. m. den 1 augusti 1876 från Nybro varje måndag, onsdag och fredag kl. 4,0 f. m. och från Målerås varje tisdag, torsdag och lördag kl. 8,30 e. m. Banans första ordinarie tidtabell annonserades den 18 oktober 1876 att gälla f. o. m. den 21 i samma månad. År 1896 började man under sommarmånaderna med två tågpar om vardagar, ett om söndagar, för att till vintern samma år återgå till det enstaka tågparet, som fortsatte till sommaren 1898, då tabellen utvidgades med ett tåg utom sön- och måndagar. Vintertidtabellen 1899 upptogos på allvar de båda tågparen för att sommaren 1905 utvidgas till 3 och 1906 till 4 par. Redan vintern samma år nedgick trafiken så, att man kunde reda sig med 3 par och vintrarna 1907—1909 med 2. Sommaren 1909 sammanslogs Sävsjöströmsbanans tabell, såsom ovan nämnts, med Kalmarbanans, och tågens gång var nästan oförändrad, ända tills banan 1914 öppnades till Nässjö.

Kalmar—Emmabodabanans 4 tågpar förstärktes under sommarmånaderna 1910 med ett tågpar till Nybro. Denna tågordning fortsattes till sommaren 1913, då Nybrotågparet utvidgades till 2.

Då linjen till Åseda öppnades i januari 1914, utsträcktes de två Sävsjöströmstågen dit. Sommaren 1914 gingo 5 dagliga tågpar å linjen Kalmar—Emmaboda och dessutom ett Kalmar—Nybro. Världskrigets utbrott hösten

1914 medförde en väsentlig inskränkning, då vintertidtabellens tågantal skulle fastställas. Man nöjde sig då med 3 tågpar å Kalmar—Emmaboda och 2 å Nybro—Åseda.

Redan vid tiden för Sävsjöströmsbanans öppnande till Nässjö i december 1914 hade trafiken återhämtat sig så pass, att Kalmar—Emmaboda erhöll 4 tågpar, Kalmar—Nässjö 2 och Nybro—Nässjö 1. Sålunda framfördes å sträckan Kalmar—Nybro ej mindre än 6 tågpar. Denna tabell utvidgades till sommaren 1915 med ett tågpar varje tisdag (torgdag) mellan Hvetlanda och Nässjö. Detta utbyttes följande sommar mot ett söndagståg å samma sträcka. År 1917 började krigets verkningar göra sig starkt gällande beträffande tillgången å diverse förnödenheter, särskilt bränsle och smörjoljor, varför redan från den 15 april tidtabellen ändrades genom nedsättning av tåghastighet och minskning av tågantalet. Den 1 november samma år vidtog en mycket kraftig tåginskränkning. Å sträckan Kalmar—Nybro framfördes nu endast 4 tågpar, varav 1 var vardagståg, å Nybro—Emmaboda 2, å Nybro—Hvetlanda 2, varav 1 vardags-, samt Hvetlanda—Nässjö 3, varav ett vardags-. Med sommaren 1918 börjar tidtabellen återtaga sitt normala utseende, och sommaren 1919 är den åter i full effekt beträffande tågantalet. Sålunda gingo denna sommar å linjen Kalmar—Nybro 7 tågpar, å Nybro—Hvetlanda 3 samt å Hvetlanda—Nässjö 4, vilka sistnämnda under juni—augusti detta och följande år ökades med ytterligare 1 par. Sommaren 1923 insattes å samma sträcka därtill ett söndagstågpar.

På grund av den hastiga och mycket kraftiga nedgången i transportföremål hösten 1920 indrogos den 1 december godstågen var annan dag å linjen Kalmar—Nässjö samt den 15 januari 1921 å sträckorna Kalmar—Emmaboda och Hvetlanda—Nässjö. Från den 1 juni 1924 omlades godstågen till rena vagnslastgodståg, i samband varmed inrättades dagliga blandade tåg för styckegodset och lokalpersontrafiken.

Till mötande av den tilltagande konkurrensen med bilomnibussar är en avsevärd ökning av de lokala förbindelserna, särskilt å bansträckorna Kalmar—Nybro och Hvetlanda—Nässjö, förestående i samband med väntad snar lösning av dieselmotorlokproblemet.

GÅNGTIDER.

Tågens gångtider hava med åren högst väsentligt förändrats. Kalmar-banans första tidtabell hade en gångtid för alla fyra tågen, såväl uppgående som nedgående, av 2 timmar 35 minuter på den 57 km. långa sträckan. 1878 hade gångtiden nedsatts till 2 timmar 30 minuter för att omedelbart ökas till 2 timmar 38 minuter. Följande år försämrades hastigheten ytterligare, i det att gångtiderna sattes till 2 timmar 45 minuter och 2 timmar 56

KALMAR JERNVÄG.

TIDTABELL

från och med den 1 Januari 1878. N:o 15.

Stationer.	M.i.L.	Dagligen. N:o 1. Ankomst.	Dagligen. N:o 1. Afgång.	Dagligen. N:o 3. Ankomst.	Dagligen. N:o 3. Afgång.	Biljettpris från Kalmar. Enkel biljett. 1sta klass.	Enkel biljett. 3dje klass.	Tur och retur. 1sta klass.	Tur och retur. 3dje klass.
Kalmar			9,40 f.m.		3,45 e.m.				
Smedby	0,7	9,58 f.m.	10,1 „	4,3 e.m.	4,6 „	0,50	0,30	1,00	0,50
Trekanten	0,8	10,20 „	10,25 „	4,25 „	4,30 „	1,20	0,60	2,10	1,05
Nybro	1,3	10,57 „	11,5 „	5,2 „	5,10 „	2,25	1,10	3,30	1,35
Örsjö	1,0	11,29 „	11,33 „	5,34 „	5,37 „	3,05	1,50	5,30	2,65
Ank. st. Lindås	1,3	12,4 e.m.	12,6 e.m.	6,9 „	6,11 „	4,10	2,05	7,15	3,40
Emmaboda	0,2	12,10 „		6,15 „		4,25	2,10	7,40	3,70
Wexiö		5,20 e.m.	6,5 e.m.						
Alfrestad		6,55 „							
Carlskrona		8,4 „							

Stationer.	M.i.L.	Dagligen. N:o 2. Ankomst.	Dagligen. N:o 2. Afgång.	Dagligen. N:o 4. Ankomst.	Dagligen. N:o 4. Afgång.	Biljettpris från Emmaboda. Enkel biljett. 1sta klass.	Enkel biljett. 3dje klass.	Tur och retur. 1sta klass.	Tur och retur. 3dje klass.
Alfrestad			8,15 f.m.		2,5 e.m.				
Wexiö		9,2 e.m.	9,36 „	2,53 e.m.	3,18 „				
Emmaboda		12,14 e.m.	12,35 e.m.	5,51 „	6,20 f.m.				
Ank. st. Lindås	0,2	12,40 „	12,41 „	6,24 „	6,26 „	0,50	0,30	1,00	0,50
Örsjö	1,3	1,12 „	1,15 „	6,58 „	7,1 „	1,20	0,60	2,10	1,05
Nybro	1,0	1,39 „	1,47 „	7,25 „	7,40 „	2,00	1,00	3,50	1,75
Trekanten	1,3	2,18 „	2,23 „	8,12 „	8,18 „	3,05	1,50	5,30	2,65
Smedby	0,8	2,42 „	2,45 „	8,37 „	8,40 „	3,30	1,85	6,45	3,30
Kalmar	0,7	3,3 „		8,58 „		4,25	2,10	7,40	3,70

OBS. Biljettluckan öppnas en half timma samt stänges fem minuter före hvarje bantågs afgång.
För barn under 12 år erlägges half afgift och under 3 år ingen afgift.
Minsta afgiften, för huru kort väglängd som helst, utgör: för resande i första klass 60 öre och i 3dje klass 30 öre, för öfvervigt å resgods 10 öre.
Hvarje resande eger, utan särskild afgift, medföra resgods till en vigt af 60 skålpund. Säckgods, som inlemnas för att afsändas som resgods, bör vara försedt med en träbricka, hvarå polettnummer och adress kan häftas; äfven bör egarens namn vara utsatt å brickan.
Tur- och returbiljetter, hvilka gälla för 2 dagar, säljas mellan alla Kalmar-banans stationer.
Godsexpeditionerna hållas öppna alla söcknedagar under Oktober till och med Mars från kl. 8 f.m. till kl. 6 e.m., samt från och med 1 April till och med 1 Oktober från kl. 6 f.m. till kl. 8 e.m.
Fraktgods bör vara inlemnadt 2 timmar och ilgods ½ timma före det banlågs afgång, hvarmed godset skall afsändas.
Gods, såsom säckar, tunnor eller lådor och dylikt, som skall försändas med banlåg, bör å yttre omslaget vara försedt med tydligt märke, utfördt med färg, eller emottagarens namn och adress skrifven å papp, trä eller duk. Gods, med adress skrifven å papper, häftadt med lack, emottages ej till befordran.
Minsta afgiften för gods är 25 öre. Sön- och helgdagar expedieras intet gods.

DIREKTIONEN.

Kalmar 1877. Westlinska Boktryckeriet.

KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄGS ÄLDSTA BEVARADE ANSLAGSTIDTABELL.

minuter, 1881 2 timmar 45 minuter och 3 timmar 10 minuter. På grund av de äldsta lokomotivens hastiga försämring ökades gångtiden ytterligare för de "snabbaste" tågen, nämligen 1882 till 2 timmar 52 minuter, som sedermera vidhölls några år. Denna gångtid motsvarar en reshastighet av 20 km./t*). Med sommartidtabellen 1889 började en uppryckning, i det att

*) När man vid järnvägsdrift talar om hastighet, kan därmed avses skilda slag: maximihastighet, grundhastighet, farhastighet, medelhastighet och resehastighet. Maximi- eller högsta tillåtna hastigheten fastställes för skilda sträckor av en bana vid dess besiktning och avsyning samt ökning av densamma möjligen sedermera på begäran av banförvaltningen efter vidtagande av särskilda förstärkningsåtgärder såsom broförstärkning,

Nybro—Säfsjöströms Jernväg.

Tidtabell

från och med den 15 Maj 1877.

Stationer	Mil från Säfsjöström.	Dagligen. N:o 1. Ankomst.	Dagligen. N:o 1. Afgång.	Biljettpriser från Säfsjöström. 1:sta klass.	Biljettpriser från Säfsjöström. 3:dje klass.
Säfsjöström			5,40 f.m.		
Målerås	1,3	6,8 f.m.	6,13 ,,	1,05	0,50
Orrefors	2,6	6,41 ,,	6,46 ,,	2,10	1,05
Nybro	4,0	7,16 ,,		3,20	1,60
Kalmar		8.58 ,,			
Emmaboda		8.38 ,,	9.4 ,,		
Wexiö		11.47 ,,			
Alfvestad		1,22 e.m.			
Carlskrona		2,26 ,,			

Stationer.	Mil från Nybro.	Dagligen. N:o 2. Ankomst.	Dagligen. N:o 2. Afgång.	Biljettpriser från Nybro. 1:sta klass.	Biljettpriser från Nybro. 3:dje klass.
Kalmar			12.5 e.m.		
Alfvestad			8.20 f.m.		
Wexiö			9.30 ,,		
Nybro			2,0 e.m.		
Orrefors	1,4	2,30 e.m.	2,35 ,,	1,10	0,55
Målerås	2,7	3,5 ,,	3,10 ,,	2,15	1,10
Säfsjöström	4,0	3,40 ,,		3,20	1,60

OBS. Biljettluckan öppnas en half timma samt stänges fem minuter före hvarje bantågs afgång.

För barn under 12 år erlägges half afgift och under 3 år ingen afgift.

Minsta afgiften, för huru kort väglängd som helst, utgör: för resande i första klass 60 öre och i 3:dje klass 30 öre, för öfvervigt å resgods 10 öre.

Hvarje resande eger, utan särskild afgift, medföra resgods till en vigt af 60 skålpund. Säckgods, som inlemnas för att afsändas som resgods, bör vara försedt med en träbricka, hvarå polettnummer och adress kan häftas; äfven bör egarens namn vara utsatt å brickan.

Godsexpeditionerna hållas öppna alla söcknedagar under April till och med September från kl. 6 f.m. till kl. 8 e.m. samt under Oktober till och med Mars från kl. 8 f.m. till kl. 6 e.m.

Fraktgods bör vara inlemnadt 2 timmar och ilgods ½ timma före det bantågs afgång, hvarmed godset skall afsändas.

Gods, såsom säckar, tunnor eller lådor och dylikt, som skall försändas med bantåg, bör å yttre omslaget vara försedt med tydligt märke, utfördt med färg, eller emottagarens namn och adress skrifven å papp, trä eller väf. Gods, med adress skrifven å papper, häftadt med lack, emottages ej till befordran.

Minsta afgiften för gods är 25 öre.

STYRELSEN.

Kalmar 1877. Westinska Boktryckeriet.

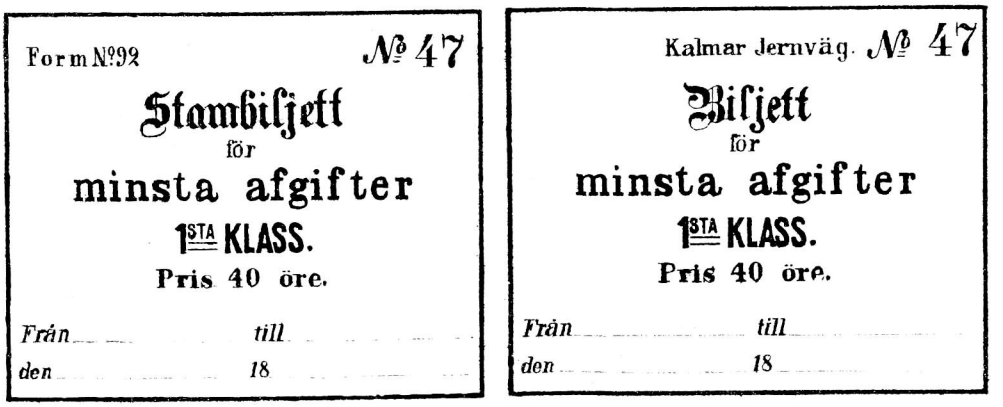
NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄGS ÄLDSTA BEVARADE ANSLAGSTIDTABELL.

man då fick ned gångtiden till 2 timmar 10 minuter, som 1897 nedpressades till 1 timma 55 minuter, 1899 till 1 timma 45 minuter, 1902 till 1 timma 35 minuter, 1905 till 1 timma 29 minuter, 1908 till 1 timma 15 minuter

ökad skenvikt, signalförregling e. d. Grundhastigheten är en för tidtabellens uppgörande antagen normal hastighet för visst tåg å rak och horisontal bana. Den sättes om möjligt 10 km. lägre än maximihastigheten för att utan maximihastighetens överskridande eller lokomotivens överansträngning kunna återvinna förlorad tid. Farhastigheten är den verkliga hastighet, varmed ett tåg i varje särskilt ögonblick framgår. Medelhastigheten för ett visst tåg erhålles, om man från tågets totala gångtid drager uppehållen och dividerar den resterande tiden uti tågets hela vägsträcka. Resehastigheten erhålles genom motsvarande division utan att uppehållen frånräknas den totala tågtiden.

och 1911 till 1 timma 10 minuter, som sedermera bibehållits med avbrott endast för bränslekrisen 1917—1919.

Sävsjöströmsbanans tåg behövde till en början för att tillryggalägga den 43 km. långa sträckan 1 timme 36 minuter, vilken gångtid från 1896 ökades



Form N:92 № 47

Stambiljett
för
minsta afgifter
1STA KLASS.
Pris 40 öre.

Från ... till ...
den ... 18 ...

Kalmar Jernväg. № 47

Biljett
för
minsta afgifter
1STA KLASS.
Pris 40 öre.

Från ... till ...
den ... 18 ...

FÖRÅLDRAD BILJETTYP FRÅN 1874.

till 2 timmar och 1899 till 2 timmar och 5 minuter à 2 timmar 10 minuter. Söndagstågen, som infördes 1901, gingo något snabbare, nämligen på 1 timma 30 minuter.

En annan fart fick banan känna på, sedan trafiken 1914 öppnats till

Tåg N:o 2.

Emmaboda—Kalmar.

Alla dagar. Ned.	Mil.	Tid för Gången. min.	Ankomst kl.	Uppehåll. min.	Afgång kl.
Emmaboda					1,24 e.m.
Örsjö	1,5	36	2,0 e.m.	5	2,05 „
Nybro	1,0	24	2,29 „	6	2,35 „
Trekanten	1,3	31	3,06 Möter tåg 5. „	6	3,12 „
Smedby	0,8	19	3,31 „	3	3,34 „
Kalmar	0,7	17	3,51 „		

Tåg N:o 3.

Kalmar—Emmaboda.

Alla dagar. Upp.	Mil.	Tid för Gången. min.	Ankomst kl.	Uppehåll. min.	Afgång kl.
Kalmar					10,20 f.m.
Smedby	0,7	18	10,38 f.m.	3	10,41 „
Trekanten	0,8	20	11,01 „	7	11,08 „
Nybro	1,3	32	11,40 „	8	11,48 „
Örsjö	1,0	26	12,14 e.m.	6	12,20 e.m.
Emmaboda	1,5	38	12,58 „		

BLAD UR KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄGS FÖRSTA TJÄNSTGÖRINGSTIDTABELL.

Nässjö. Enligt första tidtabellen för banan Kalmar—Nässjö framgingo persontågen över den 167 km. långa sträckan på 3 timmar 55 minuter, vilken tid med sommartidtabellen 1915 nedsattes till 3 timmar 40 minuter och år 1916

till 3 timmar och 30 minuter, som i det närmaste motsvarade gångtiden för statsbanans snälltåg å den lika långa sträckan Nässjö—Norrköping. Reshastigheten var nu uppdriven till 48 km./t. När kol- och oljebristen år 1917 nödgade förvaltningen till tåginskränkningar och införande av ved- och torveldning, gjordes början med nedsättning av hastigheten på de snabba fjärrtågen till en gångtid av 3 timmar 55 minuter à 4 timmar 30 minuter, som med novembertabellen s. å. ytterligare ökades till 4 timmar 30 minuter à 4 timmar 55 minuter.*) Kriget gjorde ett hastigt slut på det ur trafikantsynpunkt så vällovliga jäktandet efter att vid tidtabellsskiften varje gång söka vinna några minuters förkortning i gångtiden mellan ändstationerna. Då tågantalet 1918 började ökas, bibehöllos dock till en början de långa gångtiderna, nämligen 4 timmar 30 minuter och 4 timmar 45 minuter, som först sommaren 1919 nedsattes till 3 timmar 38 minuter och 4 timmar 15 minuter, vilka sedan dess bibehållits med mindre variationer.

TIDTABELLERNAS UPPGÖRANDE.

Vid tiden för såväl Kalmarbanans som Sävsjöströmsbanans öppnande för trafik var tidtabellen för dessa banor synnerligen enkel att uppgöra och lätt att fatta. Ehuru ej avsevärdt, hava dock svårigheterna stigit med åren i samma mån, som tågens antal och hastighet ökats och anslutningarna till andra banor tillkommit. I början voro tågen ej flera, än att man kunde hålla deras tider "i huvudet", och möjligen ifrågakom-

Tåg N:o 1.

Säfsjöström—Nybro.

Alla dagar. Upp.	Mil.	Tid för			
		Gån-gen. min.	Ankomst kl.	Upp-håll. min.	Afgång kl.
Säfsjöström					5,40 f.m.
Målerås	1,3	28	6,08 f.m.	5	6,13 „
Orrefors	1,3	28	6,41 „	5	6,46 „
Nybro	1,4	30	7,16 „		

BLAD UR NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄGS FÖRSTA TJÄNSTGÖRINGSTIDTABELL.

*) Nedsättningen av de snabbare tågens hastighet föranleddes ej allenast av önskan att därigenom minska kolåtgången med c:a 25 % för dessa tåg, utan jämväl av nödvändigheten att söka utnyttja det synnerligen usla brännmaterial, som under krigstiden från olika håll tilldelades järnvägarna. De allra sämsta leveranserna utgjordes av någon från Schlesien härstammande blandning av skiffer och mull, av personalen benämnd "den tyska fosterjorden".

mande tågmöten vållade föga besvär. Med trafikens tillväxt har man nödgats att vid tidtabellernas uppgörande och ändring tillgripa den grafiska framställningen, som dessutom är oumbärlig vid tågmötesändringar, extratåg o. d. De grafiska tidtabellerna, som förr i allmänhet upprättades helt schematiskt utan hänsyn till materiellens eller banans beskaffenhet, utarbetas

N:r 4. Persontåg.

Kalmar—Åseda(—Nässjö).

Dagligen.

2 och 3 klass.

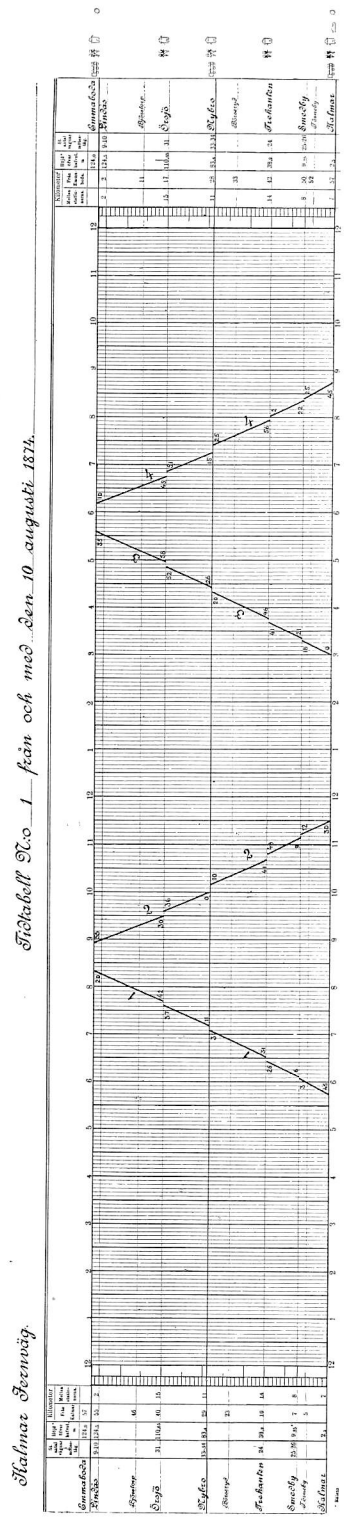
Kr—Ny: Grundhastighet 55 km.
Ny—Sä: „ 50 „
Sä—Å: „ 60 „

Avstånd km.	Signalbild	Spår n:r	Stationer, hållplatser, lastplatser	Ordinarie gångtid min.	Ankomst kl	Uppehåll m. m.	Avgång kl.	Möter tåg	Pass. tåg	Pass. av tåg	Bromstal
—	—	—	*Kalmar*	—	—	—	540	9 skd. 25 S.oll.	—	—	
7,4	⅄	1	*Smedby*	11	551	—	551	—	—	—	
—	—	—	Tomtebyholm	—	—	O	—	—	—	—	25
8,4	⅄	1	*Trekanten*	12	603	—	603	—	—	—	
4,5	⅄	2	*Västrakulla* ...	6	—	×	609	—	—	—	
—	⅄	—	Börseryd	—	—	×	—	—	—	—	
9,0	—	1	*Nybro*	13	622	3	625	—	—	—	—
7,3	⅄	2	*Brånahult*	12	—	×	637	—	—	—	
7,6	⅄	1	*Orrefors*	12	649	1	650	3	—	—	
6,0	⅄	2	*Gullaskruv*.....	9	—	×	659	—	—	—	17
7,9	⅄	1	*Målerås*	11	710	1	711	—	—	—	
—	⅄	—	Skogstorp	—	—	O	—	—	—	—	
13,9	⅄	3	*Sävsjöström* ...	18	—	×	729	—	—	—	—
9,9	⅄	2	*Varshult*	13	—	×	742	—	—	—	
4,6	⅄	2	*Ekhorva*	6	—	×	748	—	—	—	29
6,7	⅄	2	*Åseda*	8	756	3	—	7	—	—	

BLAD UR KALMARBANORNAS SENASTE TJÄNSTGÖRINGSTIDTABELL.

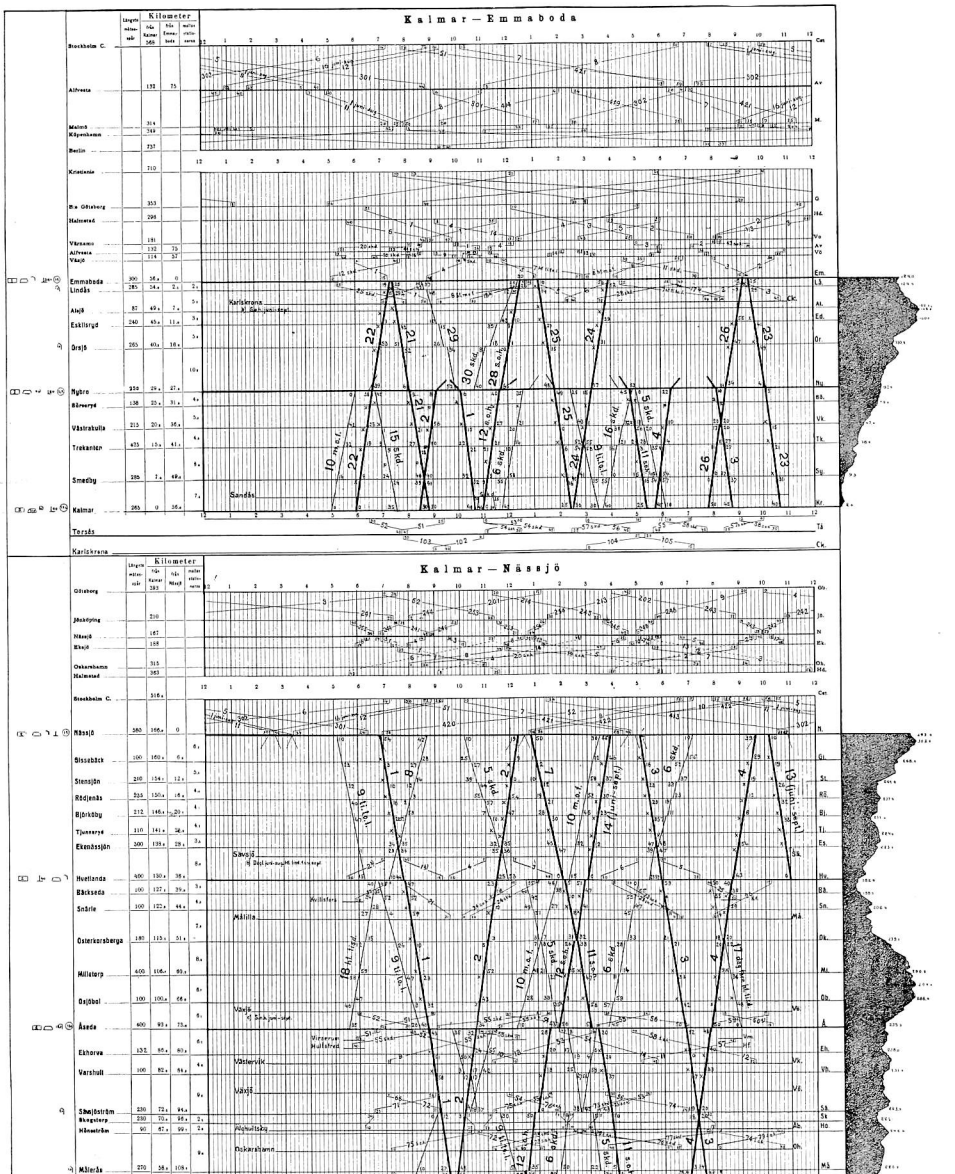
numera efter principen om de virtuella banlängderna, d. v. s. med hänsyn tagen till såväl de olika lokomotivtypernas dragkraft och tågsättens storlek och luftmotstånd som banans lutnings- och krökningsförhållanden samt tågens saktande, uppehåll och igångsättning vid stationer. Efter dessa tabeller uppgöras sedan anslagstidtabellerna, avsedda för allmänheten, och tjänstgöringstidtabellerna för personalen i linjetjänst. Likaså de för lokaltidningarna och olika tidtabellspublikationer avsedda annonserna. Anslagstidtabellerna hava vissa tider svällt ut avsevärdt genom införande å desamma av biljett-

priser jämte diverse underrättelser för den resande allmänheten, och tjänstgöringstidtabellerna hava betydligt utvidgats till sitt innehåll från att ursprungligen endast angivit tågnummer, tågslag, stationsavstånd, gångtid, ankomst- och avgångstider samt uppehåll till att därjämte innehålla signalbild, tågspårnummer, möteståg, förbigångståg, förbigångna tåg, största hastighet, största tillåtna antalet bromsaxlar samt bromstal. Enligt 1921 års förnyade tjänstgöringsreglemente skall tjänstgöringstidtabellen innehålla, förutom förestående, rörliga broar, tunnlar samt bansträckas natur av enkel eller dubbelspårig järnväg, vilka samtliga tillkomna bestämmelser dock ej äro tillämpliga på Kalmar järnvägars tidtabell. De äldsta tjänstgöringstidtabellerna voro i verkligt västficksformat: för Kalmarbanan var själva tabellen 7,5×6,5 cm. i två öppningar, för Sävsjöströmsbanan endast 6,5×5,0 cm. i en öppning. Numera har tabellen, ehuru alltjämt i koncentrerad form, svällt ut till en hel liten 50-sidig bok av fyra gånger det gamla ytmåttet.



KALMAR JÄRNVÄGAR

TIDTABELL N:r 117 från och med den 1 Juni 1924.



VAGNFÖRDELNING.

FÖRDELNINGSARBETET.

Av största betydelse för en rationell trafikskötsel är ett rätt utnyttjande av en järnvägs dyrbara lösegendom, dess rullande materiell. Tomvagndragning kan ej undvikas, enär uppgående och nedgående godstrafik i regel aldrig är lika stor och — om så någon gång skulle vara förhållandet — i varje fall fordrar olika vagntyper. Ser man i två mötande tåg på en station tomma godsvagnar av samma typ och samma signatur, och de ej äro destinerade just till denna station, är fördelningen fel skött. För en järnväg av Kalmarbanans storlek vid dess start förelågo inga andra svårigheter uti fördelningsarbetet, än att få vagnarna rättvist fördelade på de väntande trafikanterna, ty rullande materiellens omfattning var ej större, än att en intresserad vagnfördelare kunde så att säga "hava vagnarna i huvudet". Med trafikens och vagnparkens tillväxt ökades besvärligheterna, och skarp uppmärksamhet måste ägnas fördelningsarbetet. Enär detta helt baseras på uppgifter från stationerna, fordras av dessa stor noggrannhet, vilket även gång efter annan inskärptes genom P. M. eller cirkulär. Sådana äro utgivna t. ex. i juni och juli 1888, juni och september 1898, augusti 1899, juni 1901, varefter stationerna synas hava lärt sig följa givna bestämmelser.

Systemet för vagnfördelning har under årens lopp undergått väsentliga förändringar vid Sveriges järnvägar, speciellt vid statsbanorna, vilkas "reglemente för vagnfördelning" av den 17 augusti 1905 och ett något utvidgat dylikt av den 1 december 1920 legat till grund för senare bestämmelser vid en del av landets övriga järnvägar. Vid Kalmar järnvägar f. n. tillämpad vagnfördelning regleras genom en P. M. till stationerna av januari 1915. Häruti bestämmes bl. a. följande:

Vid varje station skall kl. 11 f. m. var dag noggrannt antecknas a) icke tillgängliga vagnar, b) tillgång på vagnar, c) behov av vagnar. Som "icke tillgängliga" upptagas ankomna lastade vagnar, vilka icke kunna beräknas bliva tillgängliga för lastning under nästa lastningsdag, samt vagnar under lastning eller lastade för avgång. I "tillgång" upptagas de vagnar, som anses kunna användas för lastning å egen station under nästa lastningsdag

eller kunna avgå tomma senast med första tåglägenhet påföljande dag och som finnas å stationen tomma eller oavlastade, användts för järnvägens eget behov och anmälts till återlämnande, enligt anmälan utkomna från verkstad, enligt anmälan eller beräkning återkomna från annan järnväg, i övrigt enligt underrättelse eller beräkning ankomna till stationen tomma eller lastade. I "tillgång" skall däremot icke medräknas å stationen befintliga, förut beordrade tomvagnar, samt vagnar, som med vagndirigentens medgivande reserverats för vissa ändamål. I "behovet" upptages hela antalet vagnar, som erfordras för nästa lastningsdag. Härvid iakttages, att behövliga vagnar för visst fall antecknas under "täckta" eller "öppna". Kan stationen icke av egen tillgång fylla behovet av vagnar, som beställts för lastning, skall i vagnrapporten särskilt uppgivas sändningens art och kvantitet samt adresstation. För undvikande av tomvagnssändning bör undersökas, om icke lastning utan olägenhet kan uppskjutas, tills under lossning varande vagn kan användas. I "behovet" skola icke medräknas förut begärda vagnar, som enligt underrättelse ankomma under rapportdagen. Genast efter kl. 11 f. m. eller efter särskildt medgivande på tid, som lämpar sig efter godstågs ankomst, intages till trafikexpeditionen telegrafisk vagnrapport, upptagen å särskilt formulär samt angivande "icke tillgängliga", "tillgång", "behov" och antal kvarstående, upp- och nedgående vagnar. Vagnrapporterna skola vara trafikexpeditionen tillhanda kl. 12 eller senare enligt ovan angivna medgivande, varefter vagnfördelningen omedelbart vidtager och telegrafisk order härom tillställes stationerna. Till kontroll av de telegrafiska vagnrapporterna insändas dagligen summariska skriftliga rapporter.

VAGNSAMTRAFIK.

För att vid övergångsstationerna mellan järnvägar, tillhörande olika ägare, undvika omlastning av samtrafiksvagnslastgods började man redan på sextiotalet tillåta främmande vagnar ingå på egen bana. Överenskommelser mellan statsbanan och enskilda järnvägar om vagnsamtrafik — här nedan avhandlas endast godsvagnsamtrafiken — träffades till en början i de avtal, som upprättades rörande godssamtrafiken; Kalmar järnvägs kontrakt var av den 18 februari 1875. Bestämmelserna återfinnas i de tid efter annan av k. järnvägsstyrelsen utfärdade cirkulär, som röra "grunder för samtrafik med främmande järnvägar". Avgiften utgick till en början

med 30 öre per vagnmil (= 2,81 öre per vagnkilometer), som med införandet 1881 av metersystemet nedsattes till 2,5 öre per km.

De första mera detaljerade bestämmelserna förekomma i samtrafikscirkuläret med det för alla äldre järnvägsmän välbekanta numret 1071 av den 30 december 1889. Bland de många föreskrifterna däri må här endast framhållas följande. Från en bana till en annan adresserade godsvagnar med last om minst 2,500 kg. skola i allmänhet övergå från ena banan till den andra. Den bana, på vilken vagn skall framgå över 300 km., skall tillhandahålla vagnen. Tom vagn skall återgå samma väg, den kommit, får under återvägen uppehållas en gång för lastning mot hemorten. Adresstationen får returlasta till vilken som hälst av ägande banas föreningsstationer. Vagnen får vara borta 4 dagar från hemstationen, om adresstationen ligger inom 100 km. Tiden ökas med en dag för varje 50 km. däröver. Avgiften utgjorde 2,5 öre per vagnkm. för lastad eller tom vagn. Uppehålles vagnen utöver den bestämda tiden, erläggas två kronor per begynnande dygn därutöver.

Ny överenskommelse mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar träffades att gälla från 1 augusti 1898 t. o. m. år 1899. Denna innebar något vidgade återlastningsbestämmelser och var därtill fullständigt omlagd beträffande användningstid och hyra. Begränsningen till 300 km. var nu borttagen. Användningstiden utgjorde dels gångtid, dels av- och pålastningstid. Gångtiden bestämdes i zoner, nämligen för 75 km. 4 zoner, 76—200 km. 8 zoner, 201—400 km. 12 zoner, o. s. v. Mottagningsstationens av- och pålastningstid var 8 zoner. Zonerna utgjorde 4 delar av dygn, nämligen midnatt—10 f. m.—2 e. m.—6 e. m.—midnatt. Vagnhyran utgick såsom dels gånghyra, dels tidshyra. Den förra var 1 öre per km., den senare 25 öre per zon. Vid överskriden tillåten användningstid erlades — förutom tidshyran — övertidshyra med 30 öre för första, 35 öre för andra zonen, o. s. v., dock så, att avgiften för återlämningszonen lades till grund för beräkningen av hela övertidshyran. Reglementsstridigt användande av vagn medförde dryga böter. En hel del andra bestämmelser förekomma, men äro för detaljerade att här återgivas.

Överenskommelsen förnyades för år 1900 på i huvudsak samma invecklade grunder, dock med avvikelse bl. a., att vid överskriden tillåten användning skulle erläggas — förutom tidshyran — en övertidshyra av 50 öre per zon, vilken sedermera ökades till 75 öre.

Med den överenskommelse, som trädde i kraft den 1 juli 1908, infördes åter begränsningen för avsändande banan att använda egen vagn, nämligen

600 km., men däremot iakttogos något förenklade former vid beräkning av vagnhyran, i det att gånghyran slopades. Genom noggranna iakttagelser hade man nämligen kommit under fund med, att skillnaden i underhållskostnad av en vagn, om den var i rörelse eller om den stod stilla för lossning eller lastning eller t. o. m. utan att användas, var så ringa, att man vid hyresberäkningen kunde helt bortse från, huru många kilometer den rullat. Hyran utgick således för vinnande av större rättvisa, endast i form av tidshyra, beräknad särskilt för varje halvdygn i enlighet med fastställda tariffer, nämligen en lägre för s. k. lokalvagn, som avlastas, pålastas eller omexpedieras, och en högre för transitovagn eller för lokalvagn, som ingår tom för att erhålla last, men utgår utan sådan. Tarifferna voro matematiskt beräknade och efter en starkt stigande kurva i avsikt att få vagnarna hem till ägande banan så fort som möjligt. De voro utformade mera med hänsyn till vagnarnas betydelse som produktionsfaktorer, än till vagnägarens kostnad för underhåll, ränta och avskrivning. Vid 2 halvdygn voro avgifterna i tar. A 0: 60, i B 1: 10, 5 halvdygn 1: 50 och 3: 80, 10 halvdygn 5: 50 och 10: 40, 20 halvdygn 18: — och 25: 50 o. s. v. Straffbestämmelserna vid avtalsstridigt användande av vagnar voro mycket stränga. Här tillämpades kilometertariff.

I tillämpningen blev denna överenskommelse för statens järnvägar väl något gynnsammare än de föregående, men småbanornas intressen blevo i allt för hög grad tilllgodosedda genom den hastigt stigande ersättningen på längre avstånd, varför kungl. järnvägsstyrelsen uppsade avtalet, och ny överenskommelse träffades att träda i kraft den 1 juli 1920. Denna var baserad på helt nya grunder. Under trycket av minnet från krigets trafiköverbelastning utformades bestämmelserna med tanken speciellt riktad på vagnarnas nyttjande i största möjliga mån. Man tillät nu icke blott vagnens stoppande på återvägen för lastning till eller mot hemstationen, såsom förut, i samma väg, den kommit, utan även i vid utsträckning under vissa betingelser nylastning till sidoliggande station eller avledning för att hämta ny last. Enär man avsåg att i mån, som det var möjligt, utjämna vagndygnen, och hyran sålunda spelade mindre roll, kunde hyresbestämmelserna göras betydligt förenklade, nämligen endast tidshyra med 2 kronor per dygn. Begränsningen 600 km., som avsändande banas vagn högst fick framgå på främmande bana, nedsattes nu till 400 km., varjämte bestämdes, att ingen enskild banas söderifrån kommande vagn fick passera Bollnäs. På grund av trafikens hastiga avstannande ungefär samtidigt med avtalets tillkomst, fick man aldrig fram den avsedda effekten ur detsamma.

Tvärt emot avtalets grundprincip, utjämningen av vagndygn, använde statsbanorna såsom ett led i förbättrandet av sin derangerade ekonomi alla upptänkliga medel att draga åt sig hyresersättningar, vilket även lyckades över hövan väl, och då deras egen statistik visade, att självkostnaderna 1914 för ett vagndygn voro 1: 01, 0: 66, 0: 61 och 0: 80 för resp. täckta vagnar, öppna litt. I, litt. N och litt. NN, ansågo de enskilda järnvägarna, att, sedan högkonjunkturen passerats och priserna åter voro i nedgående, 2 kronor var för hög dagshyra, varför de uppsade avtalet till den 1 januari 1922. Trots ett ihärdigt arbete, lyckades man ej träffa någon överenskommelse till sagda dag, enär statsbanorna påyrkade allt för vidtgående ändringar. Ett uppskov lämnades visserligen till den 1 april, men detta hjälpte föga. Efter upprepade långvariga sammanträden åren 1922, 1923 och 1924 mellan representanter för statsbanorna och enskilda normalspåriga järnvägar samt efter k.m:ts ingripande blev äntligen förnyat avtal slutet den 21 maj 1924. Detta avtal skiljer sig från det föregående i huvudsak därigenom, att för första gången k. m:t lagt sig i ärendet och bestämt en avståndsbegränsning för rätten att införa annan svensk järnvägs godsvagn på statens järnvägar, nämligen för järnväg, vars trafikerade banlängd understiger 50 km., tillsvidare 200 km., samt för järnväg med 50 km. trafikerad banlängd eller däröver: intill år 1926 400 km., t. o. m. 1930 350 km. samt f. o. m. 1931 och tillsvidare 300 km. Därjämte bestämde k. m:t, att vagnhyran skulle utgå med 1: 50 per vagndygn. Övriga större avvikelser berörde frågan om gemensamt tillhandahållande av vagnar, där på statsbanornas orubbliga yrkande principen om utjämningen av vagndygn frångåtts, återsändning, nylastning, avledning och omexpediering, för vilka bestämmelserna betydligt förenklats till en vidgad användning av främmande vagn; samt slutligen straffbestämmelserna och skyldigheten att avgiva rapporter, vilka avsevärdt mildrats.

KONTROLL.

KONTROLLENS HANDHAVANDE.

En av administrationens viktigaste funktioner är utövandet av nödig kontroll över trafikrörelsen, dels person- och godstrafiken, dels vagnrörelsen. Vad den senare beträffar, är den avhandlad under nästföregående avdelning. Här kommer således att beröras endast den verkliga trafikkontrollen, den som avser stationernas debiteringar av befordringsavgifter

och redovisningar samt uppgifter rörande statistiken. Kontrollens utveckling under de gångna åren och dess handhavande för närvarande äro här nedan sammanförda enligt uppgifter av järnvägens kontrollör K. Schauman.

Efter de tariffer, som återfinnas i den av kungl. maj:t fastställda taxan för transporter å resp. järnvägar, och de särskilda taxeringsbestämmelser, som av järnvägens ledning fastställts, åligger det stationerna att uppbära avgifterna för ifrågakommande transporter av resande och gods, ävensom utfärda vederbörliga transporthandlingar samt uppsätta redovisningar.

Dels för att granska av stationerna verkställda taxeringar och redovisningar och dels för att kontrollera den å stationerna influtna trafikuppbörden, hade styrelsen för statens järnvägstrafik redan på 1860-talet inrättat ett särskilt kontrollkontor. När tiden för Kalmar—Emmaboda järnvägs öppnande för allmän trafik nalkades, gjorde direktionen framställning, att ifrågavarande kontroll beträffande dess stationer måtte verkställas genom det av styrelsen för statens järnvägstrafik inrättade kontrollkontoret. Trafikstyrelsen ställde sig icke avvisande mot framställningen, och i maj månad 1874 träffades överenskommelse rörande kontrollarbetets utförande mellan å ena sidan styrelsen för statens järnvägstrafik och å andra direktionerna för Kalmar—Emmaboda och Karlskrona—Växjö järnvägar, vilken sistnämnda bana jämväl gjort enahanda framställning. Kalmar—Emmaboda järnväg skulle i ersättning betala 300 rdr per år och mil av sin bana, ävensom anmärkningsprocent till kontorets personal enligt de för kontrollen över statens järnvägstrafik gällande bestämmelser.

Då samtrafik i februari 1875 inrättades för försäljning av direkta personbiljetter och expediering av resgods mellan Kalmar och Nybro å ena samt vissa större stationer å Karlskrona—Växjö och statens järnvägar å andra sidan, ävensom direkt expediering av åkdon, levande djur, il- och fraktgods mellan alla statens och Kalmar—Emmaboda järnvägars stationer, utsträcktes omförmälda överenskommelse att omfatta kontrollen jämväl av denna trafik jämte fördelningen av de olika banförvaltningarna tillkommande andelar i avgifterna ävensom kontrollen över samtrafiken mellan Kalmar—Emmaboda och den år 1876 öppnade Nybro—Sävsjöströms järnväg.

Den första samtrafiken mellan statens och Kalmar—Emmaboda järnvägars stationer var mycket primitiv. Avgifterna för såväl resande som gods beräknades efter varje banas allmänna taxa eller särskilt överenskomna avgifter. De olika banorna tillkommande avgifterna specificerades

såväl å transport- som redovisningshandling, varför arbetet med expedieringen och redovisningen avsevärdt ökades.

Under de närmaste åren utsträcktes personsamtrafiken att omfatta största delen av landets järnvägar. Med fastställande av en för såväl statens som enskilda järnvägar gemensam godssamtrafikstaxa år 1882 med direkta avgifter mellan landets samtliga järnvägsstationer, förenklades arbetet för stationerna, men blev fördelningen av avgifterna mellan de olika banorna för kontrollkontoret betydligt komplicerat. Allt det ökade kontrollarbetet, som förorsakades av dessa utvidgningar av samtrafiken, åtog sig Kungl. järnvägsstyrelsen verkställa. Kostnaderna för det ökade arbetet fingo samtliga i samtrafiken deltagande banorna, som sammanslutit sig i en s. k. samtrafiksförening, vidkännas.

Sedan kungl. maj:t år 1905 fastställt nya grunder för järnvägsbolagens inkomstbevillning, i det inkomsten av järnvägsdriften, minskad med 5 %, varför bevillningen skulle erläggas i den ort, där huvudkontoret under året varit beläget, skulle fördelas mellan järnvägens stationer efter deras trafikvärde, erfordrades utförligare uppgifter, än som ditintills avlämnats av kungl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor. Då kungl. styrelsen icke ansåg sig för erbjuden ersättning kunna utföra därför erforderlig bokföring och statistik, uppdrogs åt föreståndaren för Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägars kontrollkontor i Kalmar att utföra detta arbete. Kalmar järnvägs av statsbanan granskade redovisningshandlingar översändes därefter månatligen från kungl. järnvägsstyrelsen till Bergabanans kontrollkontor i och för detta arbetes utförande. Till samma kontor uppdrogs jämväl att för åren 1905 och 1906 utarbeta utförlig statistik för Kalmar järnväg, något som förut icke verkställts.

Genom utbyggandet av järnvägsnätet i landet ävensom genom den ökade trafiken å de äldre banorna, ökades också arbetet å kontrollkontoret i betydlig grad. Med anledning härav och, då den ersättning, som Kalmar järnväg lämnade för kontrollarbetets utförande, efter flera löneförbättringar för statens järnvägars kontorspersonal, dessutom icke ansågs täcka statens järnvägars kostnader för densamma, uppsade kungl. järnvägsstyrelsen kontrollen över Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägars lokala trafik från och med 1 juli 1908.

För ordnandet av kontrollen beslöt Kalmar järnväg att från och med 1 augusti 1908 antaga ett av Växjöbanorna väckt förslag om inrättande av ett för Kalmar, Nybro—Sävsjöströms, Kalmar—Berga, Kalmar—Torsås, Karlskrona—Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds och Växjö—Virserums järn-

vägar gemensamt kontrollkontor i Växjö för handhavande av kontrollen och bokföringen av järnvägarnas trafikinkomster ävensom upprättande av de för allmän svensk järnvägsstatistik erforderliga uppgifter. För bestridande av alla de utgifter, som direkt eller indirekt föranleddes av kontrollkontorets upprätthållande, såsom löner, pensionsavgifter, resekostnader, skrivmaterialier, lokalhyra m. m. ägde kontrollkontoret utdebitera $^1/_2$ % å resp. järnvägars sammanlagda trafikinkomster närmast föregående år. Sedan kungl. järnvägsstyrelsen f. o. m. 1 april 1909 avsagt sig kontrollen över sådan personsamtrafik, som endast berörde tvenne angränsande enskilda järnvägar, förlades från denna tid jämväl kontrollen över personsamtrafiken med angränsande enskilda järnvägar till kontoret.

I början av 1917 uppsade kungl. järnvägsstyrelsen f. o. m. nästpåföljande augusti även kontrollarbetet för godssamtrafik mellan enbart enskilda järnvägar. För handhavandet av denna kontroll och fördelning av avgifterna inrättade svenska järnvägsföreningen från denna tidpunkt enskilda järnvägarnas kontrollkontor i Stockholm, som f. o. m. 1 aug. 1924 övertog kontrollen även över statsbanan icke berörande personsamtrafik.

Sedan Växjökontoret år 1917 upplösts, träffades mellan kontrollören Schauman och de i Kalmar inlöpande banorna en uppgörelse, varigenom han förband sig att mot 0,5 % å resp. järnvägars trafikinkomster för närmast föregående år verkställa kontrollen över bolagens trafikräkenskaper, utarbeta erforderliga sammandrag samt avlämna behövliga statistiska uppgifter. För arbetets utförande inrättade Schauman ett kontor i Stockholm.

Sedan vederbörande järnvägar år 1922 uttalat sig för kontorets förflyttning till Kalmar, träffades efter förhandlingar med Schauman överenskommelse härom, och är kontoret f. o. m. den 1 september 1922 förlagt därstädes, där lokal beretts i stationshusets tredje våning.

Som av det föregående framgått, handhaves granskningen av järnvägarnas trafikinkomster och stationernas räkenskaper numera av flera kontor.

Kontrollkontoret i Kalmar granskar sålunda all lokaltrafik ävensom den personsamtrafik, som endast berör en angränsande enskild järnväg, varjämte de från samtrafikskontoren erhållna uppgifterna sammanföras. Likaså utföras alla inventeringar av stationernas uppbörd av detta kontor.

Enskilda järnvägarnas kontrollkontor i Stockholm granskar all samtrafik, som ej berör statens järnvägar.

Kungl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor i Stockholm granskar all samtrafik, som till någon del berör statens järnvägar.

KONTROLLARBETETS OMFATTNING.

Sedan Kalmar—Emmaboda järnväg öppnades för trafik, har sättet för bokföringen och redovisningen av banans trafikinkomster undergått många ändringar för åstadkommande av största möjliga förenklingar och betryggande kontroll. Att här redogöra för alla dessa ändringar skulle givetvis bliva allt för vidlyftigt, men följande data torde vara av intresse.

Enligt kontraktet med styrelsen för statens järnvägstrafik år 1874 rörande dess handhavande av Kalmar—Emmaboda järnvägs kontroll, ordnades redovisningen och bokföringen av dess trafikinkomster efter de grunder, statens järnvägar fastställde, och anskaffades de första formulären och journalerna från statens järnvägar. De första åren hade stationerna sålunda att *dagligen* avgiva redovisning över försålda biljetter, vilken f. o. m. september 1888 ändrades till varje remissdag och f. o. m. 1891 upphävdes; *tre gånger i månaden*, den 7, 17 och 27, sammandrag över trafikjournaler, specifikationer och sammandrag över il- och fraktgods, allt omfattande resp. perioder 1—10, 11—20, och 21—sista dagen i månaden; samt *den 3:dje i varje månad* redovisning över extra inkomster under hela föregående månaden. Ovannämnda redovisning med 10-dagarsperioder bibehölls oförändrad intill 1876. Från denna tid infördes femtondagarsredovisningar, omfattande resp. terminer 1—15 och 16 t. o. m. månadens slut och skulle dessa insändas till kontrollkontoret resp. 24 och 9 i varje månad. Sedan denna anordning fortgått i 9 år, infördes år 1885 månadsredovisning, att insändas den 7 påföljande månaden. Tiden härför utsträcktes 1897 till den 10 och 1916 den 13 i efterföljande månad.

Förutom här meddelade redovisningar ålåg det stationerna t. o. m 1904 att med ledning av de från kontrollkontoret återkomna specifikationerna och anmärkningsakterna uppgöra ett särskilt sammandrag över person- och godstrafiken. Detta sammandrag skulle månatligen insändas till trafikexpeditionen, som hade att sammanföra dem för att till kungl järnvägsstyrelsen kunna avlämna vederbörliga uppgifter för allmän svensk järnvägsstatistik. F. o. m. 1905 överlämnades detta arbete till kontrollkontoret.

Det sätt, på vilket redovisningen av persontrafiken var ordnad, ävensom de äldre formulär, som användes för ombesörjandet och redovisningen av densamma, undergingo visserligen många förändringar, men mest

genomgripande sådana vidtogos med införande av zontarifftaxan år 1905 samt vid särskiljandet av samtrafiken med angränsande banor år 1909. Likaså har redovisningssättet för godstrafiken ävensom formulären för expeditionstjänsten och redovisningen genomgått väsentliga förändringar. De största ändringarna vidtogos vid anordnandet av 1882 års samtrafik. År 1882 uppgjordes sålunda för samtrafiken en redovisning för paketgods, en för ilgods och en för fraktgods. För åstadkommande av förenkling i kontrollkontorets arbete sammanfördes de tvänne sistnämnda redovisningarna år 1908 i en gemensam redovisning, vilken år 1918 uppdelades i 4 olika grupper. När enskilda järnvägarnas kontrollkontor började sin verksamhet år 1917, nödgades stationerna uppgöra tvänne skilda redovisningar för samtrafiken, en avseende sådan trafik, som berörde statens järnvägar, och en för trafik, som berörde endast enskilda järnvägar. För erhållande av bättre statistiska uppgifter och för att underlätta arbetsfördelningen å kungl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor uppdelades år 1921 samtrafiksredovisningen, såväl statsbanornas som enskilda järnvägarnas kontrollkontors, uti: a) en för paketgods, b) en för ilgods, c) en för fraktstyckegods och d) en för fraktgods i vagnslaster.

Samtliga redovisningar insändas av stationerna till det lokala kontoret i Kalmar, vars första uppgift är granskning, att samtliga handlingar avlämnats, och fördelningen av dessa på de olika kontoren.

* *
*

Arbetet med kontrolleringen av stationernas debiteringar av befordringsavgifter och redovisningar är numera mycket vidlyftigt. Kontrollen omfattar:

att granska redovisningshandlingarna över persontrafik, omfattande alla under månaden försålda person-, militär-, prisskillnads- och resgodsbiljetter i lokaltrafik jämte egen banas andel i all avsänd personsamtrafik, främmande banors andelar i tvåbanetrafik varöver sammandrag upprättas och tillställas resp. järnvägar,

över godstrafiken, omfattande åkdon, levande djur, il- och fraktgods, varvid fraktbeloppen kontrollräknas, summa avsänd vikt och fraktbelopp för varje station avprickas med mottagningsstationen, varefter sammandrag upprättas,

över extra inkomster, såsom privattelegram, trycksaker, hyror m. m., vilka sistnämnda jämföras med trafikexpeditonens uppgifter;

att tillse, att stationernas uppgifter å inremitterade medel överensstämma med kassakontorets uppgifter;

att, innan samtrafiksredovisningarna översändas till vederbörande samtrafikskontor, genomgå dessa, varunder tillses, att antal fasta och blankobiljetter, halva och felstämplade, överensstämma med uppgifterna å egen banas trafikjournal;

att från sammandragen för paket,- il-, stycke- och vagnslastgods i såväl S. J:s som E. J:s samtrafik anteckna varje stations slutnummer för efterkrav och fraktbelopp, samt för övrigt tillse, att nämnda samtrafikshandlingar äro rätt uppgjorda;

att utfärda de anmärkningar, vartill anledning gives, samt, sedan samtrafikshandlingarna efter utförd granskning återkommit, medels utställande av s. k. debet- resp. kreditnoter utjämna de skillnader, som efter avslutad granskning uppstå i stationernas konton, samt att granska räkningarna å obetalda militärtransporter.

Sedan samtliga handlingar granskats, verkställes bokföringen av såväl lokal- som samtrafiken, upprättas trafikrapporter, och uträknas stationerna tillkommande felräkningspengar, varjämte kontoret har att verkställa en årlig fördelning av trafiken mellan Kalmar och Sävsjöström—Nässjö järnvägar, samt att utarbeta erforderliga uppgifter för allmän svensk järnvägsstatistik.

Utom den kontroll, som genom de månatliga redovisningarna utövas å stationerna av kontrollkontoret i Kalmar, äro stationerna underkastade ytterligare en kontroll, som försiggår å själva platsen och omfattar icke blott räkenskaperna, utan även och framför allt kassorna, varvid tillses, att den vid tillfället kontanta behållningen överensstämmer med böckerna. F. o. m. 1904 verkställes i regel samtidigt inventering av de å stationerna befintliga postkassorna.

Samtrafikskontoren åligger det, förutom granskningen av de olika samtrafiksredovisningarna, att mellan de skilda förvaltningarna fördela transportavgifterna för samtrafikssändningarna. Avräkning uppgöres sedermera av kungl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor mellan statens järnvägar och Kalmar järnvägar, varvid statsbanorna debiteras, resp. krediteras främmande banors avgifter. Dylik avräkning avlämnas under loppet av andra månaden efter månaden, den avser, och skall likvideras före månadsskiftet.