

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20.

1. Säkerhetsåtgärd får ej asidosättas, även om den skulle valla tagförsening.

I säkerhetstjänst erfordras ett gott samarbete. Var och en är skyldig att främja detta och att iakttaga lugn och besinning.

2. Vid överhängande fara är var och en skyldig vidtaga de åtgärder, som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från bestämmelserna i detta reglemente.

§ 21.

I säkerhetstjänsten skola tag benämnas med sitt nummer. Vid telefonsamtal i säkerhetstjänst skola vederbörande uppge sina namn.

§ 22.

All personal i säkerhetstjänst skall vara försedd med rätt gående ur och inneha eller ha lätt tillgång till tidtabellsbok.

Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning.

§ 23.

1. Banan skall hållas i sådant skick, att tag utan fara kan gå med den hastighet, som är medgiven.

2. Banan skall besiktigas i den ordning som tagrörelsen kräver och trafikförvaltningen bestämmer.

Minst en gång i varje kvartal skola de elektriska ledningarna för tagdriften undersökas i såväl elektriskt som mekaniskt hänseende. Resultatet skall antecknas i särskild liggare.

3. Bristfälligheter, som upptäckas vid nämnda besiktningar och undersökningar, skola ofördröjligen avhjälpas. Kan sa icke ske, skall anmälan om förhållandena snarast göras till tagledaren.

4. Uppställda fordon skola vara hinderfritt avställda på sidospår, innanför spårspärr eller skyddsväxel, om sådan finnes. Fordonen skola därvid alltid säkert fastbromsas eller förstängas, så att de icke kunna komma in i eller i farlig närhet av tagspår eller huvudspår på linjen. Personvagn som avställes på tagspår skall vara säkert fastbromsad eller förstängd.

§ 24.

Motväxel i huvudspår skall vara förreglingsbar. Medväxel med fjäderanordning får vara uppkörbar.

§ 25.

1. Lösa föremål på ovan räls överkant icke uppläggas närmare skena än 2 meter.

2. Vid arbeten på banan må dock på arbetsledarens ansvar upplag tillfälligt anordnas närmare spår, dock ej närmare skena än 1 meter.

§ 26.

1. Vid vägkorsning med säkerhetsanordningar, för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, skall stoppsignal visas mot banan åt båda hållen med kontrollsignallykta, när vägtrafiken är tillåten.

2. När säkerhetsanordning (bommar, ljud- eller ljussignaler) vid vägövergång är i olag, får först efter stoppbringande och undersökning att hinder ej finnes, tåg framföras med försiktighet över vägkorsningen.

§ 27.

1. Befinnes linjen vara ofarbar, eller fara vara för handen, så att tåg **ej får framgå**, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras på minst 200 meters avstånd från det farliga stället, at det eller de håll, varifran tåg kan väntas.

2. Stoppsignalerna skola vid dagsljus utgöras av röd bansignaltavla eller röd flagga och i mörker av rött sken från bansignallykta.

3. Det farliga stället skall då så erfordras bevakas av signalvakt.

4. Signalering skall först ombestyras at det håll varifran tåg först väntas.

5. Anmälan om faran skall snarast möjligt medelst telefon, eller på annat sätt, lämnas till tagledaren. Denne skall genast vidtaga åtgärder till förhindrande av, att tåg bliver framsläppt mot det farliga stället.

6. De, för det farliga stället anbragta stopp-

signalerna. få icke indragas, förrän linjen åter gjorts farbar, och tagledaren underrättats.

7. Om det farliga stället är beläget så nära driftplats, att signalerna enligt förestående bestämmelser skulle komma att anbringas inne på driftplatsen, eller på andra sidan därom, skola signalerna åt detta håll, uppsättas innaför och i omedelbar närhet av den närmast det farliga stället belägna växeln på platsen. Finnes huvudljussignal vid driftplatsen, skall denna därjämte ställas till stopp.

§ 28.

1. Befinnes linjen vara i sådant skick, att tag kan **få framgå endast med minskad hastighet**, skola under de tider av dygnet, da tagrörelse ifragakommer, varsamhetssignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras på minst 50 meters avstånd från det farliga stället, at det eller de håll, varifrån tag kan väntas. Om banan lutar mot det farliga stället, skall dock detta avstånd ökas till minst 100 meter.

2. Varsamhetssignalerna skola utgöras, vid dagsljus av grön bansignaltavla eller grön flagga, och i mörker av grönt sken från bansignallykta.

3. Det skadade stället skall, om så erfordras, bevakas av signalvakt intill dess att med säkerhet är känt, att förarna blivit underrättade om förhållandet.

4. Anmälan om skadan skall snarast möjligt medelst telefon, eller på annat sätt, lämnas

till tagledaren. Denne skall genast vidtaga åtgärder så, att förare på tag, som skall framgå förbi det skadade stället, bliver underrättad om förhållandet.

§ 29. R.

§ 30.

1. Tillstånd skall begäras hos tagledaren när större underhålls- och byggnadsarbeten skola utföras på linjen, vilka arbeten kunna medföra hinder för tags framförande.

Tagledaren skall skriftligt meddela arbetsledaren tillstånd för arbetets igångsättning sedan han övertygat sig om att denne innehar tidtabell, och för övrigt känner till signaler och säkerhetsföreskrifter, som skola gälla under arbetets gång.

2. Arbetsledaren skall vara närvarande på arbetsplatsen och ansvara för arbetets rätta utförande, signalering och övriga säkerhetsåtgärder. Vidare skall han underrätta tagledaren om, vilken nedsatt hastighet som eventuellt skall användas förbi arbetsplatsen.

3. Arbete varigenom person kan komma blank elektrisk ledning för tagdriften närmare än en meter, må endast utföras av person, som är förtrogen med de elektriska anordningarna.

Vad som i mom. 2 är sagt, angående arbetsledarens skyldighet, att lämna underrättelse vid erforderlig hastighetsnedsättning gäller beträffande arbete av här ifragakommande art även ledningsmontören.

4. När stoppsignaler skola anordnas, skall signaleringen ske enl. bestämmelserna i § 27. Bevakning av stoppsignalerna erfordras dock icke, och må avståndet från det farliga stället till stoppsignalerna kunna nedgå till 100 meter.

5. När varsamhetssignaler skola anordnas, skall signaleringen ske enl. bestämmelserna i § 28. Varsamhetssignalerna behöva dock icke vara bevakade.

§ 31.

Arbete på station, vilket kan hindra tåg- eller växlingsrörelse, får ej ske utan tillstånd av tagledaren. Är spar ofarbart på grund av arbetet, eller av annan anledning, eller i sadant skick att hastighetsnedsättning måste ske, skall den, som ansvarar för arbetet (upptäckt felet), anordna stopp- resp. varsamhetssignalering.

§ 32.

1. För vagnuttagning skall tillstånd lämnas av tagledaren, som beordrar tillsyningsman, vilken för befälet vid fordons uttagning, bortovaro och införande. Till vagnuttagning hänföres icke växling i tagspar eller avställande av personvagn på tagspar.

2. När fordon utan tillkopplat lok eller motorvagn hallas stilla på linjen, skola de bromsas i betryggande omfattning och antingen fastlasas eller förstängas med bromsskor, eller andra säkra hinder på ömse sidor om hjulen (ej stenar, plankstumpar o. d.).

När fordon avställas på spar med spårled-

ning för ljus- eller ljudsignal vid vägkorsning, skall erforderliga åtgärder vidtagas för tryggnad av vägtrafiken.

3. Sedan fordonen införts till bestämd driftplats, skall anmälan (pr telefon) göras till tagledaren, att bandispositionssträckan är klar för tags gang.

Kunna fordonen ej införas till bestämd driftplats, skall förhållningsorder inhämtas från tagledaren.

4. Bestämmelserna i denna § skola även gälla för tyngre trallor och linjeundersökningsvagnar.

§ 33.

1. Småfordonsförare får på eget ansvar utföra småfordon på linjen. Småfordonsfärd får ej ordnas så, att säkerheten äventyras för eller genom småfordonet eller att tag hindras. Småfordon får ej fästas eller fasthållas vid tagfordon i rörelse.

2. Även på station sker framförandet på förarens eget ansvar, varför särskild försiktighet skall iakttas.

3. Innan småfordon framföres på linjen, skall föraren inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften m. m.

4. Småfordon, som ej användes och är lämnat utan tillsyn, skall stå hinderfritt från spar eller på ett av trafik oberört spar, samt vara fastlast eller på annat sätt säkrat. På station får småfordon ej uppställas på eller i farlig närhet av tagspar.

§ 34. R.

Kap. III. Anordnande av tåg.

§ 35.

1. Tidtabellsbok jämte eventuella tillägg skall mot kvitto tillställas all personal som har behov därav.

2. Tidtabellsbok eller bihang därtill skall innehålla:

a) Driftplatser i ordningsföljd och avståndet mellan dem.

b) Största tillåtna hastighet för olika sträckor och tågslag.

c) Lutningstabell.

d) Högsta tillåtna axeltryck, tågstorlek.

e) Uppgift a de ställen där lystringsmärken äro uppsatta.

För varje tåg angives:

f) Tags nummer.

g) Da tåg går.

h) Erforderliga tider.

3. Vid tillfällen da signalanläggningen a enkelsparig bandel är ur bruk, skola tågen, av tagledaren, underrättas om var tagmöten skola äga rum.

§ 36.

Extratåg får icke utgå a linjen utan att tagledaren därtill lämnat sitt medgivande.

§ 37.

1. Flera tåg fa framföras efter varandra på samma stationssträcka. **s. k. följtåg.**

Detta får ske:

a) **Dels a enkelspårssträckor** i de fall, då blinkande grönt sken från utfartssignal anger, att tåg befinner sig före å linjen, varvid försiktighet med hänsyn därtill skall iakttagas.

b) **Dels å dubbelspårssträckor**, utan att särskild signal anger detta.

Å **dubbelspårssträckor** skola därför **alla tåg** framföras med sådan försiktighet, som om tåg befinner sig före å linjen, såvida annat besked icke erhållits.

2. Varje följtåg skall utgöra ett tåg för sig bemannat enligt föreskrift.

3. Under följtags gang på linjen är förare skyldig, att alltid hålla så stort avstånd till framförgående tåg, att taget när som helst kan stanna, utan att komma i kollision.

4. Är framförgående tåg tvingat att stoppa på linjen, skall tagbefälhavaren omedelbart ombesörja att föraren i efterföljande tåg blir varnad.

5. Förare på efterföljande tåg får ej påräkna att alltid erhålla sådan varning. Vid strömlöshet i kontaktledningen erfordras ej ovan nämnda varning, utan skola samtliga tåg omedelbart stoppas genom bromsning.

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38.

Tagfordon skall ha besiktigats av vederbörande myndighet, innan det tages i bruk.

§ 39.

Motorvagn, manöverbvagn och lokomotiv skola vara försedda med två av varandra oberoende bromsar, varav den ena skall utgöras av handbroms.

§ 40.

1. I persontåg skola samtliga axlar vara bromsaxlar och i godståg halva antalet.

2. Varje axel under godsvagn, som antingen är tom eller lastad med mindre än 2.5 ton per axel, räknas som halv lastaxel, och varje axel under annat fordon som hel lastaxel.

3. Med bromsaxel förstas sådan lastaxel, vars broms utan dröjsmal kan sättas i verksamhet, i fråga om genomgående broms av föraren, och i fråga om skruvbroms av någon bland tagpersonalen.

4. Som bromsaxlar fa endast räknas axlarna under de fordon, vilkas bromsanordningar befinna sig i fullgott skick.

5. I godståg som består av högst 20 vagnsaxlar och vilka samtliga äro anslutna till tågets genomgående bromsledning, ma lokets axlar medräknas vid beräkandet av antalet bromsaxlar.

6. En lastad eller 2 tomma godsvagnar ma framföras utan annan broms än lokets.

7. Vagnar med verksam broms, skola i möjligaste man jämnt fördelas i taget.

8. Sista vagn i godståg skall, såvitt möjligt, vara försedd med verksam genomgående broms eller bemannad skruvbroms.

9. Anser förare, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande, flera bromsade axlar äro behöfliga i godstag, än vad här är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall föraren framföra tåget med den minskade hastighet, som han anser säkerheten påkalla.

10. Bliva på tåg som bromsas med genomgående bromsar, dessa under vägen helt eller delvis obrukbara, skola i erforderliga fall skruvbromsar bemannas och tågets hastighet nedsättas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften.

11. I persontåg skall nödbromsanordning vara åtkomlig för konduktörspersonal och resande.

§ 41.

1. Verksamt lok skall i regel gå främst i godstag.

2. Motorvagn som manövreras från manövervagn, får gå även inuti persontåg.

§ 42. R.

§ 43.

1. Alla fordon i tåg skola vara hopkoppade.

2. Fordon, som självt eller vars last överskrider lastprofilen, får ej framföras i tåg utan särskilt tillstånd. (Se § 103)

3. Intill vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara kan uppstå för

den kopplande, eller skada ske på närmast gående fordon eller på lastat gods, skall finnas skyddsvagn.

4. Med explosiva varor (se Trafikstadgan) lastad vagn skall framföras i särskilt godståg, vari andra lastade vagnar icke får medföras. Före dylik vagn skall kopplas tre och efter densamma två tomma godsvagnar.

Kap. V. Tågs klarering och framförande.

§ 44.

Driftplats behöver icke vara bevakad vid tågs framförande. Å enkelspårssträckor skola mötesplatserna vara försedda med av vederbörande myndighet godkända säkerhetsanordningar.

§§ 45—48 R.

§ 49.

Order till tag gives i möjliga fall av tagledare skriftligen å fastställt formulär. I annat fall må dylik order dock ges muntligen (telefonorder).

Skriftlig order skall vara tydligt skriven och med driftplatsers namn fullständigt utskrivna i ordertexten samt undertecknad av tagledare. Sedan ordermottagaren kontrollerat, att han fått rätt orderkopia, skall han lämna kvitto, som förvaras på stationen. En kopia eller utskrift behålles av den som kvitterat ordern.

§§ 50—51 R.

§ 52.

Om huvudljussignal sättes ur bruk skall den betraktas som ogiltig och ogiltighetsmärke uppsättas.

Tågledaren skall ombesörja, att förarna bli va underrättade om signalens ogiltighet.

Sedan föraren förvissat sig om att vederbörande växlar äro rätt lagda, eller att inget hinder finnes för utfart på den sträcka som signalen i bruk skyddar, får tag framföras förbi platsen.

§§ 53—58 R.

§ 59.

På enkelsparig bansträcka med automatisk signalanläggning, skall da denna är felaktig eller ur bruk, taganmälan äga rum mellan tagbefälhavaren och tagledaren, innan tag får avga. Tagledaren skall omedelbart göra anteckningar härom a härför avsett formulär.

§§ 60—62 R.

§ 63.

1. Tag skall vara bemannat med den personal som erfordras för tagets säkra framförande.

2. Tag får framföras på trafikspar bemannat med en man antingen om tagets driv- eller manöverfordon är försett med förareövervakningsanordning (död-mans-grepp), varigenom taget kan bringas till stopp om plötsligt avbrott inträffar i fordonets manövrering, eller också

om taget, som skall ha genomgående broms, kan stannas genom nödbromsning av de resande, från vilken vagn som helst i taget vid fullt padrag av drivmotor.

§ 64 R.

§ 65.

Ingen far utan tillstånd taga plats å lok eller i förarvagns manöverhytt, som ej är upplåten för resande, om ej tjänsten kräver detta.

§ 66.

1. Sammansättning och utrustning av tag skall ske under tillsyn och ansvar av tjänstehavare, som enligt order utsetts därtill.

2. Sedan tag iordningställt, skall tagpersonal övertaga taget.

3. **Föraren är tågbefälhavare** och skall:

a) utöva närmaste befälet över den övriga tagpersonalen, kontrollera att taget är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat och bemannat, att bromsprov utförts, samt att taget har slutsignaler.

b) kontrollera, att handbromsar äro fullt brukbara. I godstag dock endast de, som skola bemannas.

c) i godstag kontrollera, att vagnvikt och lastprofil icke överskrida det tillåtna, samt kontrollera att bromskraften är tillräcklig med hänsyn till axelantalet i taget.

d) i persontag med högtalaranläggning, i god tid, före tags ankomst till drifplats, utropa platsens namn.

e) icke avlägsna sig från den plats varifrån drivmotorerna manövreras, utan att hava omöjliggjort deras igångsättande av obehörig person, samt tillse att taget är tillfredsställande fastbromsat.

4. Konduktör skall:

a) utöva närmaste uppsikten över anvisad personvagn eller personvagnar.

b) Tillse:

att anvisad vagn halles i snyggt skick:

att på- och avstigning endast sker vid den sida av vagnen, där plattform finnes:

att klart icke signaleras förrän på- och avstigning är avslutad och dörrarna stängts samt ev. vagnkoppling avslutats:

att handbroms är fullt brukbar.

~~Konduktör i tågs första vagn skall dessutom:~~

~~c) biträda föraren och vara så förtrogen med förarvagnens manövrering att han kan framföra taget om föraren skulle bli otjänstbar.~~

§ 67.

1. a) När stillastaende tag är klart för avgång från driftplats, skall signal klart givas: I persontag fran varje vagn av konduktör och i godstag av bromsare.

Konduktören i tågs första vagn får icke giva dylik signal förrän befintlig utfartssignal visar klart för utfart.

b) På driftplats vid enkelsparig bansträcka, där tagmöte skall äga rum och då utfartssignal är ur funktion, får konduktören i första vag-

nen icke giva »klart» förrän det tåg, som skall mötas. inkommit och dess förare givit signal med luftvissla — »Giv akt» — som skall på samma sätt vara besvarad av egna tågets förare.

2. Tåg får ej avga från driftplats, där uppehall gjorts för trafikutbyte, förrän föraren mottagit signalen »klart» från på taget tjänstgörande personal, och föraren förvissat sig om att allt vad på honom ankommer är klart. Då utfartssignal är ur funktion skall mötande tåg vara inkommet och signal utväxlats enl. mom. 1 b.

3. Tåg får ej avgå från driftplats före den i tidtabellen bestämda tiden.

§ 68.

1. Föraren skall ansvara för tågets säkra framförande och rätta hastighet. Förare skall under tågets gång noga aktgiva på bana och signaler.

2. När tåg nalkas och ingår på driftplats skall förare ge akt på de signaler som beröra taget. Sedan signal blivit synlig, skall föraren ha sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på denna, tills den passerats.

3. Tåg skall stanna framför vägkorsning där säkerhetsanordning är i olag, eller av annan anledning ej fungerar (t. ex. då tåg framföres på fel spår).

Detta gäller även när tåg mest föras förbi stoppsignal, som i körställning skyddar vägkorsning på linjen, om order ej erhållits, att vägtrafiken spärrats.

Har tag stannat framför vägkorsning får det fortsätta utan avgångssignal, sedan föraren förvässat sig om att hinder ej finnes.

4. För stoppsignal, som ges på linjen med signalredskap, skall tag stanna snarast möjligt. Kan tåget stanna före ankomsten till signaleringsstället, får det dock framföras dit, om så kan ske utan fara.

5. När tag stannat på linjen på grund av utebliven körsignal, får tåget fortsätta utan avgångssignal, så snart hindret bortfallit.

Har tag stannat på linjen av annan orsak än vad som angivits i föregående stycke, skall avgångssignal ges innan tåget får försätta.

Utrymning
av felaktigt
tåg 6

”Uppkommer i tåg fel, som kan vara av väsentlig betydelse för tågets trafiksäkra framförande, såsom fel å motorer, främre kontrollera, bromsanordningar eller dylikt, skall tåget omedelbart stannas, varefter tåget, därest felet icke genast avhjälptes, skall utrymmas och tagas ur trafik. Då sådan skada, som nyss sagts, uppkommit i tåg med mer än ett genomgående bromssystem, må tåget dock, under förutsättning att ett av de genomgående bromssystemen fungerar felfritt samt att tåget framföres med nedsatt hastighet och med iakttagande av största möjliga försiktighet, vid trafik på egen banvall framföras till nästa hållstation, innan utrymning sker. Tågsätt, som tagits ur trafik, skall bortföras på det sätt, som finnes lämpligast, med iakttagande av största möjliga försiktighet.”

Felaktig vagn, som tagits ur trafik, liksom ock tåg, som tas i anspråk för bogsering av felaktigt tåg, skall omedelbart utrymmas av trafikanterna. Om något av tågets genomgående bromssystem fungerar felfritt, behöves dock vid trafik på egen banvall utrymning ej ske, förrän tåget framförts till nästa hållstation. Tåget skall härvid framföras med nedsatt hastighet och stor försiktighet samt med handbromsarna på samtliga vagnar bemannade. Nämda undantag gäller både om tåg bogseras och då det förs vidare för egen motor.

	Persontåg	Godståg
a) I växelkurva	40 km/tim	10 km/tim
b) I ingångsväxel till mötesstation	20 km/tim	10 km/tim
c) Da tag framföras a fel spar	40 km/tim	10 km/tim

4. När tag nalkas driftplats med huvudljussignal, får hastigheten ej vara större, än att taget kan stanna om signalen visar stopp.

5. När varsamhetssignal visas med signalredskap och annan hastighet ej bestämts, får hastigheten vara, för persontåg 20 km/tim och för godståg 10 km/tim.

6. När utfartssignal visar att framförvarande tag i samma riktning ej lämnat stationssträckan, skall föraren iakttaga skärpt uppmärksamhet, samt i kurvor och skärningar eller eljest när sikten är hindrad, anpassa hastigheten så, att tag omedelbart kan bringas att stanna. Detta gäller alltid å dubbelsparssträckor.

(Se § 37)

§ 70.

I växlingstjänst får hastigheten vara högst 5 km/tim. Innan signal gives till växlingsrörelse, skall signalgivaren hava övertygat sig om, att rörelsen kan utföras utan fara för människor, gods eller materiel och utan hinder eller fara för tagrörelse.

§ 71 R.

§ 72.

1. Tag skall stanna framför signal när stopp visas från denna om handsignalering

ej sker. Detsamma gäller när signal visar otydlig eller ofullständig signalbild, eller annan signalbild än den som bestämts, eller när signal uteblir.

2. När annan stoppsignal synes eller höres, skall tåg stanna så fort ske kan.

~~3. Anges av repetersignal att huvudljussignal visar fast eller grönt blinkande sken, skall föraren dock även aktge på huvudljussignalen.~~

4. Vid införandet på driftplats, där taget skall göra uppehåll, eller där möte på enkelspårig bana skall äga rum, skall såvida mötande tåg icke inkommit, taget alltid stanna hinderklart vid utfartsväxeln.

§§ 73—74 R.

Kap. VI. Tågförsening. Ändring av tågs ordningsföljd då automatisk signal är ur bruk.

§ 75.

Finnes anledning antaga, att tag skall avgå försenat från sin utgångsstation, eller har tag blivit försenat överstigande 5 minuter, skall tagbefälhavaren härom underrätta tagledaren i den ordning som föreskrivits. Tagledaren vidtager då erforderliga åtgärder till tagrörelsens ordnande.

§ 76. R.

§ 77.

Skall a enkelspårig bandel, då automatisk signalanläggning är ur bruk, möte eller förbi-

gang förläggas från en driftplats till en annan, förfäres sålunda:

Tagledaren giver personligen bada tågens förare och konduktör å främsta vagnen i varje tag order om den nya mötes- eller förbi-gangsstationen. Dessa order, vilka få givas muntligen, skola repeteras av var och en som mottager desamma.

Tagledaren skall härvid anteckna namnen å mottagarna, vilket skall ske å fastställt formulär för tagföljdsändringar, där ordern antecknats.

§§ 78—80 R.

§ 81.

1. Da enkelsparsdrift å dubbelspar skall anordnas, utfärdar tagledaren order härom med angivande, i vilken ordningsföljd tagen skola framföras på bansträckan jämte ifrågakommande möten. Denna order skall av samtlig därav berörd tagpersonal kvitteras.

2. Om på dubbelspar finnes automatisk signalanordning vid vägkorsning, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen, skall, då enkelsparsdrift anordnas, bevakning anordnas för de tag som framga på felspåret. Är icke dylik bevakning anordnad skola de tag, som framga på felspåret erhålla order, att vid sadana vägkorsningar stanna omedelbart före korsningen. Tagen får fortsätta först sedan visshet vunnits, att hinder för vidare färd icke finnes.

Kap. VII. **Ban- och ledningspersonalens underrättande.**

§ 82.

Ban- och ledningspersonal skall vid behov hos tagledaren inhämta upplysningar om tagens lägen.

Kap. VIII. **Tågmissöden, tågolyckor och tillbud därtill.**

§ 83.

1. Har tag nödgats stanna på linjen skall, om uppehållet väntas överstiga 5 minuter, tagbefälhavaren härom skyndsamt underrätta tagledaren, vilken då har att vidtaga erforderliga åtgärder.

2. Har tåg stannat på linjen och kan det endast backa till närmaste driftplats, eller kan det endast genom backning kortare sträcka för att få ny fart, åter fortsätta, får backningen ske endast om föraren anser, att denna ej kan medföra fara. Backning skall ske sakta — hastigheten får aldrig överstiga 10 km/tim — och signalen Tag kommer skall ges upprepade gånger. Taget får ej med någon del föras förbi närmaste driftplats. Tagledaren skall vid behov underrättas.

3. Gå fordon loss på linjen från godståg, som drages, skola de om möjligt stoppas. I mörker eller tät dimma får taget ej stoppas.

Taget skall fortsätta till närmaste station, varvid tagbefälhavaren skall göra anmälan till tagledaren, under förutsättning att fara ej uppstår för sammanstötning med de lossgångna fordonen.

I dagsljus, dawning eller skymning, när det är säkert känt, att lossgångna fordon stå stilla, skola de åter tillkopplas.

Ha de lossgångna fordonen ej tillkopplats taget, skola de bromsas och säkert förstängas.

Gå fordon loss på linjen från tag, som skjutes, skall taget alltid stanna och fordonen om möjligt stoppas för att därefter tillkopplas.

§ 84.

1. Har tag stannat på linjen och kan ej taget föras vidare (t. ex. vid ursparing), skall tagbefälhavaren:

a) omedelbart ombesörja stoppsignalering på ömse sidor om taget. Kan vid dubbelspårsdrift antagas att fara uppstått för tag på det andra spåret (t. ex. genom ursparat fordon eller nedrasad last), skall stoppsignalering även anordnas på nämnda spar.

b) ombesörja, dels att hjälp lämnas personer, som äro skadade eller i fara, dels att olycka genom skadad eldriftledning förebygges, dels ock att skyndsamt underrätta tagledaren.

2. Maste fordon kvarlämnas från tag, skola handbromsarna åtskrivas och säker förstängning anordnas, varjämte tryckluftbromssystemet skall tömmas och, enligt tagledarens föreskrift, bevakning anordnas.

§ 85.

1. Iakttages eld i tåg, läckande tankvagn, farlig förskjutning av last, varmgång, fastbromsning, svårartat slag i hjulen, öppen sidodörr på personvagn eller annan överhängande fara för tåg eller resande, skall tåget genast stoppas. Uppmärksammas ej stoppsignal, som da ges, skall tågledaren underrättas.

Har eld utbrutit i tåg, skall det fordon, som rakat i brand, snarast skiljas från de övriga, om fara finnes för eldens spridning.

Ann.: Befintliga eldsläckningsapparater skola givetvis tagas i bruk.

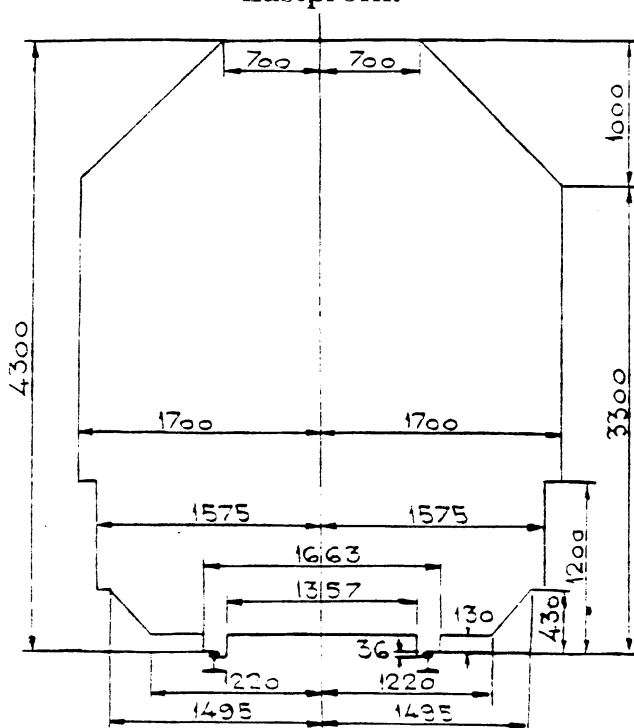
2. Signaleras »fara», utbryter eldsvåda på banan, eller i dennas omedelbara närhet, eller inträffar annan händelse, som kräver skyndsamt hjälp, skall var och en, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, skyndsamt bege sig till stället och lämna hjälp.

3. Iakttages hinder för tåg på samma eller bredvidliggande spår och är det ej uppenbart, att hindret förut observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och tagledaren underrättas.

Med fria rummet förstås det utrymme, utmed spåret, inom vilket fasta föremål icke få finnas.

Fasta föremål såsom stolpar, husbyggnader m. m. som finnas inom ovan angivna avstånd från spårmit och höjder över räls överkant, skola till minskande av faran för växlingspersonalen, märkas med horisontala gula och svarta ränder.

§ 103. Lastprofil.



Lastprofil fastställd av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen enligt ovanstående skiss får icke överskridas av fordon, eller av på fordon lastade föremål. På fordon lastade föremål må, efter trafikbefälets medgivande i varje särskilt fall, överskrida lastprofilen.

§ 104. R.

Kap. X. Tillägsbestämmelser för Lidingöbron.

§ 105.

För **persontåg** gäller:

1. Högsta tillåtna hastighet 40 km/tim och axeltryck 7.4 ton.
2. Fordon med en största utvändig bredd av mer än 2.6 m., få icke utan trafikbefälhavarens medgivande framföras.
3. På båda spåren få samtidigt framföras obegränsat antal tagsätt, vardera om 5 st. 4-axliga personvagnar.

§ 106.

För **godståg** gäller:

1. Högsta tillåtna hastighet är 10 km/tim.
2. Godståg får icke möta eller förbifa varandra.
3. Varje tagsätt får högst bestå av följande antal lastade, 28 och 32 tons 2-axliga, godsvagnar:
7 st. varav högst 2 st. 32 tons.
6 alla 32 tons.
4. Lastad godsbyggivagn får väga högst 40 ton och skall lasten vara lika fördelad på de båda boggierna. Tagsätt, vari en godsbyggivagn ingår, får sammanlagt bestå av högst 5 vagnar.
5. Två tomma 2-axliga, eller en tom byggivagn, räknas som en lastad 28 tons vagn.

6. I tågsätt med enbart tomma vagnar, får antalet utgöra högst 12 st. varav högst 3 st. boggiévagnar.

7. Kan av någon anledning loket icke draga vagnarna, får tåget endast framföras under form av växlingsrörelse (5 km/tim) och skall därvid en signalgivare gå framför första vagnen.