

INSTRUKTION
FÖR
VÄXLINGSTJÄNSTEN
VID
STATENS JÄRNVÄGARS
NORMALSPÅRIGA BANDELAR
(Vxi)

Gällande fr o m den 1 maj 1945.

Utdelningsplan

Denna instruktion skall tilldelas:

distriktschef,
sektionsföreståndare,
stationsföreståndare,
trafikplatsföreståndare,
lastplatsföreståndare,
föreståndare för driftcentral,
banmästare,
vagnbefäl,
bangårdsmästare,
lokpersonal,
växlingspersonal,
vagnupptagare och kajvakter,
konduktörspersonal,
rälsbussförare,
tillsyningsman vid vagnuttagning och sådant
arbete, som kräver växlingsrörelser.

**Avd. A. Ekonomiska synpunkter och
allmänna bestämmelser rörande
växlingstjänstens planlägg-
gande m. m.**

§ 1.

1. *Varje tjänstehavare, som har att planlägga, leda eller utföra växlingsarbete, skall göra vad på honom ankommer för att bästa möjliga arbetsresultat må erhållas utan åsidosättande av säkerhetens krav.* För att nå detta resultat åligger det framförallt stf att omsorgsfullt planlägga och noga övervaka växlingsarbetet å stationen. Stf skall därjämte ägna sin uppmärksamhet åt betydelsen av växlingsarbetets rätta anpassning med hänsyn till tågtider och transportplaner och skall i anslutning därtill föreslå åtgärder, som kunna vara ägnade att förenkla och förbilliga stationens växlingsarbete. De sammanlagda kostnaderna för dragkraft, personal, bangårdsanordningar m. m. i och för växlingsarbetet vid SJ äro högst betydande.

2. Växlingsarbetet bör smidigt anpassas efter trafikens storlek, så att lok¹ och personal så vitt möjligt ej behöva hållas över samma under någon del av den anslagna växlingstiden. Sålunda skall tillses och övervakas, att minskning av växlingstiden göres i början eller slutet av den mera sammanhängande tjänstgöringstiden, varigenom korta uppehåll i växlingsarbetet undvikas och bättre hushållning med personal och dragkraft åstadkommes.

¹ Vad i detta str sägs om lok gäller även lokomotor och, i tillämpliga fall, rälsbuss (se även såo begreppsbestämningar, begreppen elmotorvagn, motorvagn och revisionsvagn).

3. För kostnadernas nedbringande bör ej blott den sammanlagda längden av växlingstiden utan även denna tids fördelning på dygnet ägnas uppmärksamhet. Kortare uppehåll i tjänstgöringstiden kunna endast undantagsvis tillgodogöras i dragkrafts- eller personalhänseende.

4. Tåg- och reservlok böra, oavsett ägaren, anlitas för växling, när besparing därigenom kan vinnas. Om vid en station ett tåg t. ex. kräver växling under en kortare tid och denna föregås eller efterföljes av längre uppehåll i växlingsarbetet vid stationen, kan det vara förenat med ej ringa vinst att använda tågloket för växlingsarbetet, även om växlingen skulle taga längre tid än medelst ett för växlingsarbete särskilt avsett lok. Stf skall taga vederbörlig hänsyn härtill vid uppgörande av förslag till dispositionstider för växlingslok, och ti och miö böra genom samarbete undersöka, i vad mån ekonomisk fördel för järnvägen kan ernås genom att använda tåg- och reservlok för växlingstjänst (detta även om lokomotor finnes).

5. Vid avgivande av förslag till och fastställande av växlingstiderna skall särskilt iakttagas, att dessa ej få tilltagas efter ett större, mera sällan förekommande behov, så att vid lägre trafik lok och personal ej kunna effektivt utnyttjas.

6. Dispositionstiderna skola fastställas efter samråd mellan ti och miö på sådant sätt, att de båda avdelningarnas önskemål bliva på för verket bästa möjliga sätt tillgodosedda.

Å större bangårdar och å platser med olika bangårdar eller arbetsområden, där flera lok åtgå för växlingsarbetets bedri-

vande och för tåglägenheterna mellan de olika bangårdarna, skall särskild uppmärksamhet ägnas åt att vid växlingstjänstens planläggning anvisningar lämnas för samarbetet mellan de olika arbetsområdena.

7. Stf skall även uppmärksamma växlingsarbetets beroende av förefintliga bangårdsanläggningar. Han skall tillse att dessa komma till ändamålsenlig användning, och i samråd med växlingspersonalen föreslå sådana ändringar, som möjliggöra, att växlingsarbetet kan bedrivas på mest ekonomiska sätt.

Avd. B. Tjänstgöringsföreskrifter för växlingspersonal.

I. Föreskrifternas giltighet. Befälsförhållanden och kunskapsfordringar.

§ 2.

Denna instruktion gäller all personal, som leder eller deltar i växlingsrörelser, så vitt ej annat bestämts för särskilt fall. *Föreskrifternas giltighet.*

För växling över växlingsvall, på bangård i genomgående lutning eller där automatisk växel finnes och eljest, där så erfordras, skall stf därjämte utfärda särskilda föreskrifter, om sådana ej fastställts av överordnad.

§ 3.

1. Varje växlingsrörelse skall ordnas och ledas av en härför ansvarig tjänstehavare, som benämnes växlingsledare (jfr dock § 7). *Ledning och befälsförhållanden.*

2. Som växlingsledare skall tjänstgöra på station: tågexpeditören eller tjänstehavare, som genom turlista, arbetsordning eller särskild order utsetts till växlingsledare av stf eller därtill beordrats av tågexpeditören,

på annan driftplats: tågbefälhavaren eller, efter ti särskilda bestämmande, platsvakten eller annan tjänstehavare,

vid tåguppehåll på linjen annorstädes än å driftplats: tågbefälhavaren,

vid vagnuttagnings och vid arbete på linjen, vilket kräver växlingsrörelse: tillsyningsmannen — jfr dock säkerhetsordningen (säo) § 100: 11 e,

vid reparations- eller dylikt arbete å station, vilket kräver växlingsrörelse: den som leder arbetet eller av denne beordrad tjänstehavare, om vederbörande därtill examine-rats.

Enligt säo § 56: 7 får dock växlingsrörelse på station ej utan tågexpeditörens medgivande företagas av växlingsledare, som ej tillhör stationens egen personal.

3. Växlingsledaren utövar befäl över de övriga tjänstehavare, som deltaga i det växlingsarbete han leder.

§ 4.

Villkor för personalens användning i växlings-tjänst.

1. Innan tjänstehavare beordras att i övningstur följa växlingslag, skall han ha examinerats beträffande innehållet i §§ 18—21 i denna instruktion.

Innan tjänstehavare¹ användes i växlings-tur, skall prövningsförrättare, som ti utser, ha intygat, att han godkänts vid prövning i bestämmelserna i denna instruktion, i föreskrivna delar av säo samt i de lokala föreskrifter, som kunna vara utfärdade. Vid elektrifierad bandel skall han jämväl enligt intyg av elektroingenjören ha undergått godkänd prövning i tillämpliga delar av bestämmelserna angående högspänningsledningar samt kontaktledningars in- och urkoppling.

¹ Här avses även andra tjänstehavare än trafikavdelningens t. ex. lokbiträden eller tjänstehavare vid banavdelningen.

Vid sådan bandel skall dessutom platsbefälet ha instruerat honom angående lastspårledningarnas utsträckning och därmed sammanhängande lokala förhållanden.

Han skall därjämte av med växlingsarbete väl förtrogen tjänstehavare genom praktiska anvisningar ha i erforderlig utsträckning bibragts kännedom om arbetssättet i olika detaljer samt om å bangård befintliga anordningar och dessas verkningssätt.

Anm. Personal med sådan tjänstgöring, som kan medföra fara genom växlingsrörelser eller varunder vagnkoppling eller liknande arbete kan förekomma, skall tilldelas »Anvisningar till skydd för personal vid växling och annat arbete å bangårdar och linjen», form nr 88 T₁, enl. där-om utfärdade bestämmelser.

2. Såsom växlingsledare bör endast användas sådan tjänstehavare, som visat sig vara väl förfaren i växlingstjänst och även i övrigt fullt lämplig härför. Växlingsledare skall ha god kännedom om lutningsförhållandena för de spår, varå han handhar växling, vilket särskilt måste uppmärksammas, då fråga är om att låta tjänstehavare på tåg ombesörja växling på station.

II. Växlingstjänstens utförande.

§ 5.

Växlingspersonalen skall under arbetets gång noga aktge på signalinrättningar (särskilt att dessas glas hållas hela och rena) samt på spår (bl. a. beträffande spår med spårledning, att rälerna äro fria från grus, snö, starkare rostbildning och annan isolerande beläggning) och på växlar och korsningar (att dessa äro fria från snö, is och orenlighet samt, ifråga om växlar, att de äro väl smorda och fungera tillfredsställande); var och en skall i möjligaste mån

*Tillsyn av
anlägg-
ningar.*

själv avhjälpa iakttagna felaktigheter eller, om så icke kan ske, snarast göra anmälan till närmaste befäl i och för erforderliga åtgärder.

Anm. Rälerna i spår med spårledning böra vid behov rensas från rost. Vid lindrigare rostbildning kan detta ske t. ex. genom att låta ett lok, helst med tillkopplade vagnar, framgå över spåret. Har dylikt spår länge varit oanvänt och därvid utsatts för starkare rostbildning, måste renskrapning av rälerna ske på lämpligt sätt (t. ex. genom att släpa ett tungt föremål på rälerna).

§ 6.

Växlingsledares och signalgivarers åligganden. 1. Växlingsledaren (jfr § 3:2) är i första hand ansvarig för

att vid arbetets utförande gällande signal- och säkerhetsföreskrifter, bestämmelserna i denna instruktion och i eventuella lokala föreskrifter samt förmans anvisningar följas,

att växlingsrörelserna utföras på ändamålsenligt sätt utan onödig tidsutdräkt samt

att den honom biträdande personalen erhåller nödiga anvisningar.

I växlingslag, som på grund av arbetsfördelning eller växlingens utförande tillfälligtvis kan komma att uppdelas, åvilar förenämnda ansvar den, som därvid erhåller uppdrag att vara växlingsledare.

Då växlingsledaren ej själv ombesörjer signalgivning för rörelse, åvilar signalgivar den ansvar, som framgår av denna instruktion. Med »signalgivare» åsyftas i instruktionen endast tjänstehavare, som giver signal till *igångsättning* av rörelse. Såsom signalgivare anses dock även den som, utan att signal gives, beslutar om *igångsättning* av fordon t. ex. med utnyttande av lutning.

2. Växlingsledaren skall tillse, att personalen är försedd med nödig utrustning ävensom att bromsskor, bromsspakar, koppelavläggare, koppelbrytare, blåslampor o. d. hjälpmedel vid behov finnas till hands i erforderligt antal och i fullt brukbart skick samt att de äro placerade på lämpliga ställen.

Anm. Bromsskor skola vara rödmålade. Därest inom samma driftplats olika bromsskor finnas för skilda rälsstyper e. d., må desamma åtskiljas genom över den röda färgen påmålade olikfärgade band. Å större bangårdar och där eljest bromsskor ofta användas, skola vid kontaktlednings- eller belysningsstolpar eller å andra lämpliga platser finnas upphängningsanordningar, varå bromsskorna efter användning skola anbringas. Endast fullt brukbara och till befintliga rälsstyper passande bromsskor få användas.

§ 7.

Då så befinnes lämpligt och då så utan fara för trafiksäkerheten kan ske, äger ti bestämma — beträffande lok efter samråd med miö — att lok, ensamt eller medförande högst 2 vagnar, lokomotor med eller utan vagnar och rälsbuss med eller utan släpvagn får framföras å bangård, utan att signalgivare leder rörelserna. I fråga om lok samt vid behov även lokomotor och rälsbuss skall av ti godkänd lokal instruktion i dylikt fall vara utfärdad, angivande såväl under vilka förutsättningar rörelsen får ske, som ock inom vilka områden den får utföras samt de särskilda försiktighetsmått, som skola iakttagas vid vägkorsningar eller där allmänheten eljest får passera och i övrigt där fara kan anses vara för handen. För sådana rörelser må signalen »växling tillåten» från dvärgsignal, dock ej signal med två ofärgade ljuspunkter i 45° vinkel

Framförande av lok, lokomotor och rälsbuss utan att signalgivare leder rörelserna.

åt höger, gälla som signal, att lok (lokomotor, rälsbuss) skall igångsättas och framgå förbi spårspärssignalen till viss i instruktionen angiven plats.

Där så av ti och miö prövas lämpligen kunna ske, kan i dylika fall ävensom eljest, då så befinnes lämpligt, lokpersonalen åläggas att, vare sig loket är två- eller enbemannat, även ombesörja erforderlig omläggning av växlar.

Skall lok, som använts i tågrörelse och därvid haft lyktorna mot vagnarna släckta, framföras utan att signalgivare leder rörelserna, skola ifrågavarande lyktor tändas, om ej annat medgivits genom den lokala instruktionen.

Utän hinder av säo § 72: 8, sista stycket, får rälsbuss, sedan den stannat vid driftplats, såvitt ej stf eller tågexpeditören annat bestämt, flyttas kortare sträcka framåt eller tillbaka utan att signal därtill erhållits, dock ej förbi övergång utan att denna är bevakad eller avspärrad. Före igångsättningen skall signalen »giv akt» givas, om resande finnes vid eller i rälsbussen.

§ 8.

Förberedande åtgärder vid växlingsrörelse.

1. Signal eller muntligt besked att växlingsrörelse skall igångsättas får ej givas, utan att signalgivaren förvissat sig om att växlingslaget i erforderlig utsträckning är på sin plats,

att för växlingsrörelsen eventuellt gällande spårspärssignal visar »växling till-låten» och

att rörelsen kan utföras utan fara, i vilket avseende särskilt följande skall iakttagas.

a) Innan växlingsrörelse företages med vagn, upplåten för resande, skall tillses, att vagnens ytterdörrar och grindar äro stängda,

och skola personer å och invid vagnen uppmärksamgöras på den tillämnade rörelsen genom utropet: »Tåget växlar», vilket utrop vid behov skall repeteras.

b) Före växling genom magasinet, utmed kaj eller å spår, där eller invid vilket lastning, lossning eller annat för växlingen hinderligt arbete pågår, skola därstädes samsatta personer i tid varskos om den förestående växlingsrörelsen och skall tillses, att arbetet vid och i berörda vagnar avbrytes samt att föremål, som äro i vägen, avlägsnas. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt vägfordon, till eller från vilka lastning sker.

c) Vid växling å spår, som leder ut till linjen, skall största försiktighet iakttagas, särskilt om lutning finnes å bangården eller strax utanför driftplatsen i riktning från denna. Är bangård till sin huvudsakliga del horisontell men med en lutning börjande inom densamma, skall särskild omtanke och uppmärksamhet iakttagas, så att ej vagn eller del av sammankopplad vagngrupp lämnas på lutande spårsträcka, utan att erforderlig bromsning eller förstängning sker. Oavsett lutningsförhållandena får skjutsning ej företagas på sådant sätt eller under sådana förhållanden, att de skjutsade vagnarna eller vagnar, mot vilka skjutsningen sker, kunna befaras rulla ut på linjen. Å driftplats, där förhållandena i här angivna avseenden äro ogynnsamma, bör bromssläde användas till förhindrande av att vagnar rulla ut på linjen.

d) I erforderlig utsträckning skall tillses, att föreskrivna bromsprov (slutstationsprov) utförts, innan upplösning av ankommet tåg företages,

att värmeledningsslangar, elektriska värmekablar och bromsslangar äro isärkopp-

lade; ang. upphängning av dessa se § 15, sista stycket (betr. bälgar, se § 19:4),

att såväl skruv- som genomgångsbromsarna å de vagnar, som skola flyttas, äro lossade och att de bromsar, som skola användas, äro tjänstbara¹,

att bromsskor och andra förstängningar borttagits,

att kopplen ej äro så slaka, att fara för kraftiga ryck föreligger med risk att gods i vagnarna skadas eller draginrättningarna brista,

att utåtgående sidodörrar i person- och godsvagnar äro stängda samt vagnsluckor och plåtlämningar ej äro utfällda,

att spårspärrar, vändskivor, skjutbord, lastmallar, vagnvågsbryggor o. d. medge rörelsens utförande,

att vid rörelse över sådana delar av spår, där allmänheten får passera, erforderliga försiktighetsåtgärder äro vidtagna (jfr § 10:2—4) samt

att såväl med- som motväxlar äro rätt lagda, varvid särskilt skall beaktas, att när rörelse skall ske förbi dvärgsignal, som visar signal med två ofärgade ljuspunkter i 45° vinkel åt höger, kontrollen av växlarerna och hinderfriheten åvilar signalgivaren.²

¹ Provning av skruvbroms å stillastående vagn skall ej ske endast genom kringvridning av ratten så långt det går, utan det skall även tillses, att blocken äro pressade mot hjulen.

² Det skall beaktas

att då växling skall ske genom växel, som omläggas från ställverk, samt tillstånd till rörelsen genom växeln ej lämnas medelst fast signalinrättning, dylikt tillstånd, om så kan ske utan avsevärda svårigheter, skall lämnas på annat sätt var gång rörelse skall ske genom växeln samt

att om växlarerna vid växling i eller mot tågväg skulle springa före i gång varande fordon för att rättlägga växel, som därvid befinnes vara förreglad för intagande av ett tåg, vilket förbisettes av växlingsledaren, därigenom skulle kunna vållas ej endast uppkörning och förstöring av växeln utan även kollision med tåget.

Enstaka dvärgsignaler på vissa bangårdar kunna visa signal med två ofärgade ljuspunkter i 45° vinkel åt höger, ehuru växlarerna äro låsta i visst läge och sålunda ej kunna omläggas lokalt, varom växlingspersonalen bör underrättas genom platsbefället.

Undantag från skyldigheten att före signals givande tillse, att växel intager rätt läge, får dock göras i följande fall:

då vanlig skjuts sker, innan vagnar i en föregående skjuts passerat skiljeväxeln, under villkor, att signalgivaren kan beräkna, att nämnda växel hinner ordentligt omläggas (se § 11:1),

vid s. k. dubbelskjuts och slängskjuts (se § 13:3) samt

när vid framdragning av växlingssätt ingen i växlingslaget kan medfölja för utkik framåt men signalgivaren överenskommit med föraren att stoppa rörelsen framför växel, om denna ej ligger rätt, eller framför dvärgsignal, om denna visar signal med två ofärgade ljuspunkter i 45° vinkel åt höger.

e) Innan växling påbörjas, skall signalgivaren ha förvissat sig om huru loket är bemannat.

Enär förare är berättigad att bringa växlingsrörelse till stopp, därest både han och biträdet förlora signalgivaren ur sikte, skall denne söka placera sig inom synhåll för endera av lokpersonalen och därvid i mörker, i den mån så kan ske, visa handsignallyktas ofärgade sken mot loket.

Medfölja flera tjänstehavare å lok eller tillhörande växlingsvagn, böra dessa placera sig så, att utsikt framåt erhålles från båda sidor.

Vid växling med enbemannat lok skola signalerna givas på den sida, som är den lämpligaste med hänsyn till sikten från loket. Signalgivare och förare skola före växlingens början överenskomma om på vilken sida signalgivningen skall äga rum. Övrig personal i växlingslaget skall under rättas om vad härutinnan överenskommit.

Då enbemannat lok med två förarhytter

under växling framföres ensamt eller drager vagnar, skall föraren befinna sig i den främsta förarhytten i rörelseriktningen. Måste av särskild anledning undantag härifrån göras, skall en tjänstehavare (stations- eller tågtjänsteman, ev. signalgivaren själv) medfölja på loket och taga plats i eller vid samma förarhytt som föraren på den sida, som föraren ej kan överblicka, så att han omedelbart må kunna varsko föraren om fara eller hinder. Har denne tjänstehavare tagit plats utanför förarhytten, skall dörren hållas öppen.

Då dubbellok (litt Oa, Ob, Oe, Of eller Of 2) skall framföras med den ände främst, vari lokpersonalen ej befinner sig, skall en tjänstehavare (stations- eller tågtjänsteman, ev. signalgivaren själv) taga plats i lokets främstgående ände för utkik och för signalering vid behov till lokpersonalen.

Erfordras undantag från vad i närmast föregående båda stycken sagts, t. ex. vid rundgång med lok å vändstation för lokaltåg e. d., äger ti efter samråd med miö utfärda bestämmelser därom.

Rälsbuss, utom backande rälsbuss med släpvagn, skall, om stf ej härifrån medgivit undantag, alltid manövreras från främre förarhytten i rörelseriktningen. Vid medgivande av dylikt undantag skall särskild hänsyn tagas till om oskyddade vägkorsningar och övergångar för resande finnas.

f) I växlingen deltagande personal (även lokpersonal samt vägvakter och ställverkspersonal) bör, där så erfordras och kan ske, i förväg göras uppmärksam på den tillämnade rörelsen. Då så är behövt för att förebygga missuppfattning av fram- och backsignal, t. ex. då det är ovisst för lokpersonalen om vagnar äro kopplade vid loket eller ej

eller då vid dagsljus två verksamma lok äro sammankopplade med framändarna riktade åt motsatta håll, skall föraren lämnas muntligt besked.

Lokpersonalen bör beakta, att om signal till rörelse mot eller förbi en dvärgsignal givits av signalgivare och dvärgsignalen därefter, från att ha visat annan signalbild, övergår till att med två ljuspunkter i 45° vinkel åt höger visa »växling tillåten», detta förhållande måste anses ha varit obekant för signalgivaren, då han gav sin signal. I sådant fall skall därför föraren stoppa rörelsen framför dvärgsignalen, om ej signalgivare genom ny signal anbefaller rörelsens fortsättande.

2. Då växlingssätt skola framföras mellan olika bangårdsområden eller eljest på längre förbindelse-spår och lutningsförhållandena äro sådana, att särskild försiktighet bör iakttagas, skall ti, där han så finner erforderligt, fastställa bromstal för den bromskraft, som skall komma till användning, samt utfärda eventuellt erforderliga andra bestämmelser för säkerhetens tryggnad. Vid uträknandet av vagnvikten skall härvid axel under lastad vagn, oavsett lastens vikt, beräknas till 10 ton och under tom vagn till 5 ton. Uppgift till föraren behöver ej lämnas och kontroll över att bromskraften är tillräcklig ej ske från dennes sida.

§ 9.

1. Växlingsledaren (signalgivaren) skall i fråga om alla godsvagnar och särskilt i fråga om vagnar, som ej färdiglastats eller slutlossats, tillse, att vagn såvitt möjligt ej medföres i växling, om på grund av lastens läge fara för missöde kan anses föreligga eller lasten kan skadas.

Försiktighet i fråga om vissa fordon.

Måste dylik vagn medföras i växling, skola kopplen vara väl åtskruvade och skall rörelsen, särskilt i kurvor, utföras med största försiktighet. *Sådan vagn får ej skjutas eller medföras, då skjuts gives.*

2. a) Skjutsningsrörelse med eller mot vagnar av nedannämnda slag *får ej företagas* annat än under sådana betryggande förhållanden eller under vidtagande av sådana åtgärder (t. ex. erforderlig bromsbemanning på skjutsade vagnar och jämn avsaktning av övriga fordon), *att stöt eller kraftigt ryck ej uppstår:*

personvagnar med resande samt restaurangvagnar,

post- och fångvagnar med personal,

vagnar lastade med levande djur (obs. även fisk),

vagnar lastade med explosivt gods, som i beföringshänseende hänföres till I klass,

vagnar lastade med klor eller svaveldioxid, stångkopplade vagnar och överföringsvagnar, som kopplas med koppelstång,

vagnar, som på grund av särskilt ömtåligt byggnadssätt eller ovanlig tyngd äro märkta »Får ej utsättas för stöt», såsom transportabla omformare och transformatorer, mätningstvagnen B 07 nr 2812, plogningsmaskin, ballastjusteringsmaskin, justeringsvagnar, broprovningstvagnar, hjälpvagnar, mallvagnar, impregneringsvagnar, kranvagnar, axeltransportvagnar med pålastade axlar, gastransportvagnar och vagnar, som utrustats med cisterner för mjölktransport.

Vid växling av ovannämnda vagnar anses utläggande av bromsskor ej utgöra betryggande skydd mot stöt.

För att trygga en jämn avsaktning, då skjutsning ägt rum och bland de icke skjutsade fordonen finnas vagnar av ovannämnda

slag, skall föraren vid behov i förväg under-
rättas om att dylika vagnar medföras. De
icke skjutsade vagnarna böra i sådant fall
i regel ej vara fler än 10, såvitt ej bland
dem finnas vagnar med verksam *tryckluft-*
broms. Kopplen skola vara åtdragna.

b) Skjutsning med vagnar av nedan-
nämnda slag eller mot vagnar, av vilka den
första är en vagn av nedannämnt slag, får
ske *endast om påfrestningen därigenom ej*
blir större än som är normalt vid backning
för koppling:

personvagnar utan resande,
likvagnar,
mjölkvagnar — ej mjölkcisternvagnar,
se a) ovan,
vagnar med spårrensare,
ångfinkor och andra vagnar med eldstad,
när denna är påfyrad,
lastade cisternvagnar, ej hänförliga till
mom. 2 a,
besprutningsvagnar,
vagnar, vilkas adresskort äro försedda
med beteckningen »V. F.» i rött (= växlas
försiktigt) eller vilka påsatts anslaget »Vor-
sichtig rangieren» eller »Vorsichtig ver-
schieben» samt

i övrigt vagnar, som på grund av lastens
beskaffenhet eller läge kunna väntas vara
ömtåliga för stötar, t. ex. vagnar lastade
med stora och tunga transformatorer, vag-
nar vilkas last överskjuter lastprofilen
o. s. v.

Anm. Skjutspassare och tjänstehavare med
motsvarande arbete skola i erforderlig utsträck-
ning varskos om behov av bromsning med
skruvbroms, utläggande av bromssko, innan för
stor hastighet uppstått, val av fullt säker broms-
sko eller utläggande av bromssläde eller mer än
en bromssko till förhindrande av att skjutsade
fordon stöta mot vagn, som ovan nämnts, o. s. v.

Varskoendet kan ske t. ex. genom anteckning på rangérsedeln, där sådan användes, eller medelst högtalare. Vid växling på lutande bangård eller från vall kunna överenskomna kritpåteckningar på buffertplattorna användas för ändamålet.

Det skall beaktas, att olämpliga väderleksförhållanden kunna nödvändigöra backning i stället för skjutsning eller ock bromsning eller utläggande av två bromsskor eller bromssläde, då annars en bromssko kunde räcka. Vid skjutsning på rost belagd räl bör uppmärksammas, att användning av bromssko kan medföra tvärstopp. Vid bromsning måste bromsen först ha provats (jfr § 8: 1 d).

3. Vid växling av vagnar med sovvagnsresande eller av sjukvagn med sjuktransport skall särskild försiktighet iakttagas, så att de resande ej störas. Kopplen skola hållas väl åtskruvade, och i övrigt skola alla försiktighetsmått vidtagas för att minsta möjliga stöt eller ryck skall uppkomma. Det skall vidare tillses, att de resande ej störas genom onödigt buller, exempelvis vid bälgarnas hop- och isärkoppling, vid övergångsbryggornas nedfällande, vid kopplens sträckande och lossande, vid losskruvning av värmeledningsslang eller vid undersökning av hjulringar medelst hammarslag, samt att störning ej sker genom högljudd ordergivning, högljutt samtal m. m. Det åligger stf att ofta företaga inspektion för övervakande av att denna föreskrift noggrant efterlevs. Vid de stationer, där dylika vagnar av- eller tillkopplas endast vid enstaka tillfällen, skall tågexpeditören instruera personalen härutinnan, såvitt han ej kan personligen övervaka växlingen.

§ 10.

*Åtgärder
vid växling
på vissa
platser.*

1. Vändskivor, skjutbord, spår med lastmallar, vagnvågsbryggor med rälsavbrott och anslutningsspår för infart å överföringsvagnar få befaras endast med synnerlig försiktighet. Likaledes skola rörelser mot stopp-

bom eller uppfälld spårspärr ävensom mot vagnar, som äro anslutna till stationär värmekälla (jfr § 17), ske med försiktighet. Skjutsning i riktning mot dylik vagn får ej ske utan att denna är säkert skyddad, t. ex. genom bromssläde.

Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt att fordon med uppfälld strömavtagare ej inkommer på jordförbunden ledning, enär detta kan medföra driftstörningar.

Ang. växlingspersonalens åligganden m. m. vid växling under lastspårsledning, som normalt är urkopplad, se avd. A i str 242 a »Instruktion för in- och urkoppling av kontaktledning vid lastning, lossning och därmed jämförliga arbeten» samt lokala tilläggsbestämmelser till nämnda särtryck.

2. När växlingsrörelse skall ske över vägkorsning, där ljud- eller ljussignaler äro ordnade mot vägen eller bommar (grindar) finnas, för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, skall ljud- eller ljussignalanordningen vara satt i funktion resp. bommarna fällda (grindarna stängda). Kan detta ej ordnas, skall någon i växlingslaget eller särskild vakt bevaka korsningen, innan den passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker medelst rött sken från handsignallykta varsko de vägfarande; skjutsningsrörelse får då ej företagas, utan att vägfarande från båda hållen i tid kunna varskos.

Om för korsning, vilken saknar sådan säkerhetsanläggning, som ovan nämnts, särskilda bestämmelser utfärdats av styrelsen enligt Kungl. brevet den 24/5 1934, skola dessa lända till efterrättelse.

För växling å till markplanet nedsänkt spår på för allmänheten upplåtet område (t. ex. hamnspår eller spår å gata) skall en

man, försedd med röd signalflagga eller handsignallykta, gå kort före växlingssättet vid sidan av det spår, som befares, och varsko allmänheten, varvid, när lykta användes, rött sken skall visas. Skjutsning får ej äga rum å dylikt spår. Där av kommunal eller annan myndighet utfärdade ordningsföreskrifter därtill föranleda eller särskilda förhållanden anses påkalla lindring i bestämmelserna i detta stycke, t. ex. emedan gatutrafiken är ringa, fria sikten betydande e. d., äger ti utfärda särskilda bestämmelser att i stället lända till efterrättelse.

Å station skola, då så erfordras på grund av växlingsrörelser, sådana delar av spår, över vilka allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, avspärras eller bevakas, eller ock skall en man för att varsko allmänheten gå före vid sidan av det spår, som befares. I sistnämnda fall får skjutsning ej äga rum.

Vid växling över korsning med sådan allmän eller allmänneligen befares väg, där säkerhetsanordning saknas, emedan tillräcklig fri sikt finnes, samt över korsning med icke allmän eller allmänneligen befares väg, där säkerhetsanordning saknas, ävensom vid växling över sådan inom stationsområde befintlig gångbana eller annan plats, som enligt skyltar får beträdas endast på den passerandes egen risk, skall vid varje särskild rörelse den försiktighet iakttagas, som enligt växlingsledarens eget bedömande kan befinnas påkallad med hänsyn till växlingsrörelsens art.

Anm. I fråga om rörelser över vägkorsning på linjen vid vagnuttagning gälla bestämmelserna i såo § 32: 6.

3. Vid långvarig växling över vägkorsning skall växlingen emellanåt avbrytas för allmänhetens framsläppande (jfr str 32, »Instruktion för stationsföreståndare», art. 57). När vagnar måste uppställas på spår, som korsas av väg, bör erforderligt mellanrum lämnas. I fråga om gångbana inom stationsområde skall stf bestämma, i vad mån föreskrifterna i detta stycke skola tillämpas.

4. Då vagnar, som varit isärväxlade för personers framsläppande över spår, åter skola sammanföras, skall erforderlig bevakning anordnas. Bevakning skall jämväl anordnas, när växling behöver företagas med eller mot vagnar, som stå i omedelbar närhet av vägkorsning eller gångbana, och risk förefinnes för att vagnarna kunna föras ut på densamma.

§ 11.

1. Skall växelomläggning äga rum mellan två på kort avstånd efter varandra följande vagnsgrupper, måste tillses, att växeln ej omläggas, förrän den främre gruppen framgått så långt, att vagnarna med säkerhet beräknas kunna gå hinderfritt för varandra. *Växelomläggning.*

2. Vid omläggning av växel skall växelklotet föras och nedtryckas i det nya läget utan att kastas. Växelomläggaren skall alltid noga förvissa sig om att anliggande tunga sluter väl intill sin stödräl. (Jfr § 22: 2.)

3. För växling å plats med centralt omläggbara växlar skall stf vid behov fastställa tillvägagångssättet vid samarbetet mellan växlingspersonal och ställverksvakt (jfr § 8: 1 d, not 2).

4. Efter uppkörning av uppkörbar växel med fjädrande dragstång för växelns återföring till utgångsläget får fordonens rörelseriktning ej ändras, förrän alla fordonen passerat växeln.

Anm. Ang. åliggande för lokpersonalen att i vissa fall verkställa erforderlig omläggning av växlar, se § 7.

§ 12.

*Skjutning
av vagnar.*

När lok skjuter vagnar, som ej äro avsedda att skjutsas, skola dessa vara sammankopplade såväl med varandra som med loket.

Undantag härifrån medges vid rörelse, som endast avser hoptryckning av på spridda ställen å samma spår stående vagnar och som kan ske utan risk för tåg- eller växlingsrörelser.

§ 13.

*Skjutsning
av vagnar.*

1. Såsom skjutsningsrörelse anses även rörelse, som i lutning verkställes genom utnyttjande av vagnens egen tyngd. För växling å bangård i genomgående lutning och å växlingsvall skola särskilda bestämmelser vara utfärdade (jfr § 2).

2. Vagnar, som skola skjutsas, skola med nedan nämnt undantag (»dubbelskjuts») vara sammankopplade med varandra.

Skjutsens styrka skall avpassas efter:
lutningsförhållandet,
vägsträckan, som vagnarna skola framgå,
vagnantalet och vagnvikten samt
tillgänglig bromskraft och andra anordningar för vagnarnas stoppande, varvid hänsyn skall tagas till rådande väderlek (vindriktning och -styrka, rimfrostbeläggning o. d.).

3. S. k. dubbelskjuts, d. v. s. samtidig

skjuts till skilda spår av tvenne var för sig avkopplade vagnsgrupper, får äga rum endast om den sista vagnsgruppen är försedd med erforderligt antal bemannade bromsar.

S. k. slängskjuts («ryck»), d. v. s. avkoppling av vagn i rörelse, när lok drager vagnarna, får ej företagas annat än i trängande fall, då därigenom menlig tidsutdräkt kan undvikas. Avkopplingen, som om möjligt bör ske medelst s. k. koppelavläggare, samt omläggningen av vederbörlig växel skall därvid verkställas av i växlingstjänst väl förfarna tjänstehavare.

Slängskjuts får ej företagas, då växlingen utföres av endast en man, såvitt icke signaleringsförhållandena äro härför lämpliga.

4. Äro spårens lutningsförhållanden sådana, att skjutsning ej anses kunna utföras utan risk för missöden, skall sådan rörelse undvikas. I de fall, då på grund av stark lutning eller andra orsaker skjutsning ej får ske under några förhållanden, skall detta bekantgöras för personalen i plan för säkerhetstjänsten.

5. Vid stark blåst skall skjutsning utföras med erforderlig försiktighet. För att därvid förhindra, att vagnarna efter stoppande komma i drift, skola behövlige försiktighetsåtgärder vidtagas. När väderleksförhållandena äro så svårartade, att skjutsning ej kan utföras utan risk för missöden, skall sådan rörelse undvikas.

6. Innan skjutsning sker mot stillastående vagnar, skall signalgivaren ha övertygat sig om att fara ej kan vållas, därest ifrågavarande vagnar skulle komma i rörelse eller de skjutsade fordonen skulle rulla tillbaka efter sammanstötning med de stillastående. Skall skjutsad vagn kopplas vid stillastående, bör i förväg ha tillsetts

att det koppel, som skall användas, är tillräckligt utskruvat, särskilt då kopplingen skall ske i kurva.

7. För att stoppa skjutsade vagnar skall vid behov användas skruvbroms¹, bromssko (företrädesvis dubbelflänsad) eller bromsspak (jfr dock mom. 8). Andra föremål få ej annat än i nödfall användas härtill. Bromssko skall utläggas med stor noggrannhet, varvid iakttages, att utläggande av bromssko omedelbart framför växlar och korsningar ej får ske med dubbelflänsad bromssko och om möjligt bör undvikas med enkelflänsad. Vid utläggande av dubbelflänsad bromssko i skarp kurva, skall skon placeras på innerrälen; är denna ej felfri (t. ex. utplattad), bör bromsskon dock ej placeras där. Å isolerad spårsträcka får dubbelflänsad bromssko ej användas, enär densamma kan skada kopparförbindningarna mellan de olika rälerna; dock får så ske efter medgivande av stf efter samråd med siiiö vid användande av specialutförda bromsskor med låga flänsar (ang. märkning av dessa, se § 6, anm.). Enkelflänsad bromssko bör ej utläggas i skarp kurva. Försök får ej göras att med bromssko stoppa vagnar med så lågt sittande bromsinrättningar, att bromsskon kan skjutas undan, bl. a. malmvagnar och vissa Os-vagnar.

8. Skjutsas flera vagnar samtidigt, bör undvikas att använda bromssko för deras stoppande, om den första vagnen är lätt i förhållande till de övriga. Med bromsspak bör i regel ej stoppas mer än en vagn.

Ang. användande av bromsspak, se § 20: 6.

¹ Å vagn, utrustad med tryckluftbroms, måste bromsveven (ratten) kringvridas betydligt flera varv än å övriga vagnar. Den bromsande skall därför i god tid börja draga till bromsen, så att den sedan kan tillsättas med endast ett par varv av bromsveven. Då bromsen lossas, skall bromsveven tillbakavridas så långt det går.

9. Då så lämpligen kan ske i och för tidsvinst eller för erhållande av större bromskraft vid växling med tryckluftbromsad tågdel, bör luften ej uttömmas utan bromssystemet bibehållas uppladdat. Det skall emellertid uppmärksammas dels att systemet efter hand laddar ur sig självt, dels att å vissa godsvagnar skruvbromsen ej kan användas förrän tryckluftbromsen helt lossats.

§ 14.

Utföres växling samtidigt av flera växlingslag å olika växlingsområden, som ej på betryggande sätt äro skilda från varandra, skall, med hänsyn till risken av att vagnar från det ena växlingsområdet kunna komma över till eller i farlig närhet av det andra växlingsområdet, iakttagas särskild försiktighet.

*Åtgärder,
då flera lok
växla sam-
tidigt.*

Växlingsledarna skola sinsemellan överenskomma om spåranvändningen, i den mån denna eljest ej är bestämd.

Om växlingsrörelser skola företagas på ett spår, som kan komma att samtidigt användas för växling även från motsatt håll eller som utmynnar i eller korsar spår, som från motsatt håll användes till växling, får den eller de vagnar, som från ettdera hållet först skola insättas å spåret, skjutas endast såvitt vagnarna med säkerhet beräknas kunna stanna på avsedd plats. I annat fall skola vagnarna under försiktighet och skärpt uppmärksamhet skjutas in på spåret. Sedan vagnar insatts å dylikt spår, skola de bromsas eller säkert förstängas och de närmast därpå följande skjutsarna å spåret utföras med försiktighet samt vagnarna i dessa skjutsar, där så lämpligen kan ske,

tillkopplas förut insatta eller skjutsade vagnar (jfr § 13: 6).

§ 15.

*Växling
och kopp-
ling för
tågsam-
mansätt-
ning.*

1. I avseende på den inbördes ordningen mellan vagnar, som skola medföras av ett visst tåg, gälla bestämmelserna i säo, normalplanen samt str 141 »Godstransportföreskrifter» eller särskild order.

2. Vid koppling av vagnar i tåg skola kopplen åtskruvas så, att buffertarna stadigt beröra varandra (se även säo § 43: 2), var-efter kopplingssvängeln skall säkras, då anordning härför finnes. Äro buffertarna hoptryckta, får kopplet dock ej åtskruvas för hårt. Reservkopplen skola icke vara kopp-lade utan skola upphängas i tillhörande reservkrok. Om det icke använda kopp-let på grund av deformation ej kan upp-hängas i tillhörande reservkrok, får det kopplas till angränsande vagns reservkrok.

Koppel, som ej användes i tåg, skall upp-hängas i därför avsedd krok (ej dragkro-ken). Sista kopplet i tåg skall dock upp-hängas i dragkroken, så att därigenom kan kontrolleras att vagn ej gått loss, om slut-signalerna tappats.

Å vagn, som är försedd med dubbla slang-kopplingar för tryckluftbroms, får endast den ena kopplingen användas, varvid om möj-ligt »korskoppling» av slangarna skall und-vikas. Vid avkoppling skall noga iakttagas, att tryckluftbromsens kopplingskranar stäng-as och att slangkopplingarna för tryckluft-bromsen uppläggas på sina slanghållare samt att elektriska värmekablar äro upp-hängda i tillhörande blinddosor. Vidare skall i fråga om ångvärmeledning före av-koppling tillses, att ledningen avstängts (jfr § 19: 5).

§ 16.

Beträffande växling utanför stationsgränsen samt växling innanför stationsgränsen före tågs ankomst eller avgång i den tågväg, som därvid skall användas, eller på spår, som korsar eller mynnar ut i tågvägen eller i farlig närhet av densamma, hänvisas till bestämmelserna i säo § 56: 1—3.

Tågs skyddande mot värlingsrörelser.

§ 17.

1. Vid avkoppling av en eller flera vagnar från stillastående tåg eller växlingssätt, som sedan skall fortsätta, skola i erforderliga fall åtgärder vidtagas till förhindrande av att de avkopplade vagnarna komma i rörelse genom att de stå i lutning eller vid framdragningen av övriga vagnar erhålla en stöt, t. ex. då buffertarna på dessa vagnar tryckas ut efter lossning av bromsarna.

Vagnars uppställning och förstängning.

2. För vagnars uppställning och förstängning gäller vad i säo § 45: 2 samt § 56: 4—6 är bestämt. Däri föreskriven fastbromsning eller förstängning av uppställda vagnar, då växling avslutats, skall jämväl företagas under pågående växling, om det på grund av spårets lutning finnes anledning befara, att vagnar kunna komma i drift, eller om lutning vidtager nära vagnarnas uppställningsplats.

När vagn är ansluten till stationär värme-källa, skall den vara fastbromsad eller säkert förstängd.

3. Om i undantagsfall utdragsspår användes för tillfällig uppställning av vagnar, skall dessa vagnars uppställningsplats i mörker vara belyst.

4. Cisternvagnar med klor eller svavel-dioxid samt vagnar med fat, som innehåller minst 100 kg klor eller svaveldioxid, skola,

när de måste kvarstå å driftplats i avvaktan på tåglägenhet eller ankommit för lossning, om möjligt hållas avställda å plats, där de kunna skyddas för stötar från andra fordon. Denna plats bör väljas så långt bort som möjligt från byggnader och områden, där människor pläga uppehålla sig. Skyddet av vagnarna bör, där så kan ske, anordnas genom från uppställningsspåret avvisande låsta växlar och eljest genom säkrast möjliga avspärning. Befintliga bromsar å vagnarna skola åtdragas och desamma dessutom förstängas åt båda hållen medelst bromsslådar eller bromsskor, utlagda på båda rälerna. Föreståndare vid sådan driftplats skall tillse, att tillräckligt antal bromsskor finnas för detta ändamål.

År den plats, där vagnarna avställas, ej under uppsikt genom att personal tjänstgör i dess närhet, skola vagnarna särskilt bevakas.

III. Anvisningar till skydd för personal i växlingstjänst.

§ 18.

Försiktighetsmått vid växling.

Personal i växlingstjänst måste med hänsyn till egen och andras säkerhet med synnerlig uppmärksamhet utföra sitt arbete och därvid iakttaga nödig försiktighet. Särskilt fästes uppmärksamheten på faran av

att gå eller springa över spår omedelbart framför fordon i rörelse,

att uppehålla sig i eller invid spår, varå fordon äro i rörelse,

att vid passerandet av spår, å vilket växling äger rum, gå tätt intill fordon, även om detta står stilla,

att upprätt passera mellan nära intill varandra stående vagnar utan att först undersöka, om vagnarna kunna komma i rörelse,

att uppehålla sig mellan fordon och plattform, lastkaj, magasinport eller dylika anordningar,

att bära kappa eller dylikt överplagg löst påsatt och oknäppt ävensom att med s. k. chaufförhandskar fastna i koppel eller andra vagnsdelar.

Utlämnade halkskydd böra användas, då förhållandena så påkalla.

Vid nedläggning av plåtlämmar å öppna vagnar skall tillses, att gavellämmarna äro fastgjorda i upprätt läge med därför avsedda kedjor, innan sidolämmarna fällas ned. Kättingar till vagnstolpar skola fastgöras på föreskrivet sätt (se str 141 a, del I, Bil. B 3: 3).

Envar med växlingsarbete sysselsatt tjänstehavare skall såväl vid koppling som eljest med största varsamhet och uppmärksamhet beträda växlar och korsningar samt aktge på för arbeten utsatta märkstickor och utsättningspålar ävensom plankvandringar, vilkas kanter ej äro avfasade. Att under pågående växling snava på dylika anordningar eller fastna med foten under stag, mellan växeltunga och stödräl, mellan moträl och skena eller i korsning, är förenat med livsfara.

Anm. Där koppling måste üga rum över växel eller korsning, skola i den utsträckning som efter samråd med vederbörande arbetarskyddsombud anses erforderlig med hänsyn till växlingsarbetets brådskande art o. d. träklotsar vara anbragta dels bakom tungfästena, dels mellan korsningsbenen och vid moträlernas ändar.

Utsättningspålar och märkstickor få endast i oundgängligen nödvändig omfattning anbringas på bangårdsområden och skola därvid såvitt möjligt nedslås i höjd med markplanet eller eljest anbringas så att växlingspersonalen ej snavar på dem. De skola borttagas allteftersom de bli obehövlige.

§ 19.

*Särskilda
försiktighetsmätt
vid
koppling.*

1. Det skall undvikas att upprätt gå eller springa *in* mellan fordon för koppling, om den kopplande ej är säker på att avståndet mellan buffertarna är tillräckligt härför.

2. Vid gång under buffertarna i nedhukad ställning för koppling eller efter kopplings utförande bör man fatta tag i kopplarhandtaget samt aktge på huruvida fordonen hava fotsteg eller andra utskjutande anordningar å de vagnsändar, som äro vända mot varandra.

3. Väntas stark stöt uppstå, när fordon skola kopplas till varandra, skall koppling ej äga rum, enär en s. k. bakryck därvid kan medföra fara för den kopplande.

4. Före sammankoppling av personvagnar skall tillses, att de uppfällda övergångsbryggorna och bälgarnas grindar äro säkert fästade, ävensom att bälgarna, särskilt då de äro frusna, ej äro i vägen för den kopplande.

Anm. Då bälgar isärkopplas, skola de om möjligt hopskjutas och fastlåsas med därför avsedd anordning. Där vagnpersonalen ej står under stf befäl, skall arbetet med hopskjutning och fastlåsning av isärkopplade bälgar åligga den personal, som ti i samråd med miö bestämt.

Följande fordon böra på grund av otillräckligt utrymme för den kopplande ej av- eller tillkopplas, utan att desamma stå stilla:

besprutningsvagn,
Ibr-vagn,
Ibö-vagn,
kranvagn,
lok med fastskruvad snöplog,
släpvagn till rälsbuss (släpvagnen skall
skjutas intill rälsbussen, ej tvärtom),
snöplog av amerikansk modell,
vagn, vars last skjuter över vagnsgav-
larna, och
vagn, å vilken spårrensare är uppsatt.

Särskild försiktighet skall iakttagas vid av- eller tillkoppling av lok, som är försett med s. k. helplog («norrlandsplog»). Dylika plogar uppsätts vid behov å lok även vid de sydligare distrikten. Av- eller tillkoppling av lok med uppsatt snöplog av sådan konstruktion, att den utgör fara för den kopplande, får icke under några förhållanden ske i den ände, där plogen är anbragt, utan att resp. fordon stå stilla.

5. Kopplet bör till undvikande av skador å hand och arm samtidigt fattas dels vid tärningen och dels i bygelns raka del, dock ej så att fingrarna fastna mellan bygelns och skruven.

Försiktighet bör iakttagas vid avkoppling av värmeledningsslangar, så att den kopplande ej åsamkas brännskada av utströmmande ånga och vatten.

Samman- eller isärkoppling av elektrisk värmeledning får endast ske av den som instruerats i hithörande delar av str 254, avd. Ve 2.

Det är förenat med fara att koppla isär bromsslangar, som äro laddade med tryckluft.

Är vagn försedd med provisoriskt upp-

satt bromsledning, bör särskild försiktighet iakttagas.

6. Om fordon i rörelse skall tillkopplas ett stillastående fordon, skall det i rörelse varande fordonets koppel företrädesvis användas. Vid koppling mellan två fordon i rörelse bör den kopplande ej gå baklänges i spåret.

Se även § 18.

§ 20.

*Särskilda
försiktighetsmätt
betr.
fordon
i rörelse.*

1. Då under växling tjänstehavare medföljer fordon i rörelse, skall han företrädesvis ha uppmärksamheten riktad framåt och intaga sådan plats, att han ej faller av fordonet eller eljest utsätter sig för uppenbar fara.

2. Då vagn är i rörelse, är det förbjudet att sitta, hänga eller stå på buffertar eller kopplingsinrättningar e. d.,

att sitta på fotsteg,

att samtidigt stå på fotsteg på två vagnar,
att beträda vagnstak samt

att stående på fotsteg å godsvagns långsida färdas genom magasins- eller stallport och lastmall eller förbi på samma sida belägen lastkaj, lastbrygga, hög plattform e. d.

3. Den som under färd lutar sig utanför fordonets långsida, bör förvissa sig om att ej något föremål, t. ex. belysnings- eller ledningsstolpe, befinner sig i farlig närhet av spåret. Sådana föremål, som påmålats blå och vita ränder, böra särskilt uppmärksammas.

4. Försiktighet bör iakttagas vid hopp på eller från fordon i rörelse. Dylika hopp skola undvikas, då fordonet befinner sig i stark fart, då fara för halka på grund av markens beskaffenhet föreligger eller då

belysnings- eller väderleksförhållandena ej medge nödig orientering. Uppmärksamhet skall ägnas åt sådana invid spåret befintliga föremål, som därvid kunna föranleda olycksfall, t. ex. växelklot, växellyktor, dvärg- och andra spårspärrsignaler, hinderpålar samt värmeposter.

5. Det bör undvikas att taga plats i vagns dörröppning, då skjutdörr finnes, eller att fatta tag på ett sådant sätt, att, om dörren slår igen, klämskada kan uppstå. Använd i stället befintliga fasta handtag.

6. Bromsspak får, med hänsyn till faran för den bromsande, aldrig instickas mellan hjulekrarna å fordon i rörelse utan skall anbringas så, att den kan pressas mot hjulringen. Härvid skall den bromsande alltid placera sig bakom spaken i fordonets rörelseriktning och ej sitta på eller hänga över den.

Se även § 18.

§ 21.

Vid växling av fordon för hand bör undvikas *Växling för hand.*

att gå framför fordonet och draga det samma,

att vid skjutning gå baklänges,

att skjuta fordon med stöd mot buffertar eller mellan dessa belägna delar,

att stoppa fordon medelst fasthållande vid buffertarna.

IV. Åtgärder vid inträffade missöden.

§ 22.

1. Om vid växling händelse inträffar, varigenom person, gods eller materiel skadas, *Missöden.* skall växlingsledaren genast vidtaga erforderliga åtgärder, i första hand för omhän-

dertagande av skadad person och i andra hand för möjliggörande av arbetets fortsättande, varjämte han ofördröjligen skall anmäla händelsen till stationsbefälet.

Även då gods eller materiel misstänkes ha skadats, skall växlingsledaren omedelbart anmäla saken till stf och, om så medhinner, vidtaga erforderliga undersökningar.

Åtgärder skola vidtagas för att så vitt möjligt förhindra, att uppkommen skada ökas.

Anm. På de stationer, som ti bestämmer, skall växlingspersonalen under tjänstgöringen medföra form. nr 361 Y (kort för anteckningar om skador vid växling) samt vid inträffat missöde omedelbart göra anteckning därom på dylikt formulär, vilket sedan vid tjänstgöringens slut skall avlämnas till stationsbefälet.

2. *Om växel blivit uppkörd, skall växlingsledaren omedelbart föranställa undersökning, huruvida växeln eller dess omlägnings- eller förreglingsanordningar eller spåret tagit skada. Tåg- eller växlingsrörelse får därefter ej äga rum genom dylik växel, förrän visshet vunnits, att detta utan fara kan ske.*

3. Har vagn under växling blivit utsatt för så kraftig stöt, att lagerskålar, smördynor eller oljelådor kunna misstänkas ha blivit rubbade och kommit att intaga oriktiga lägen, eller har vagn urspårat, får vagnen, även om den ej företer några utifrån iakttagbara skador, ej insättas i tåg, förrän den undersökts av en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare och förklarats trafikduglig. Växlingsledaren skall dessutom omedelbart söka förvissa sig om anledningen till missödet.

Befinnes att kopplarhandtag på vagn saknas eller svårt deformerats, skall reparation ske. Endast om avsevärd olägenhet skulle vållas genom att vagnen kvartages för reparation, får den vidareändas, varvid skadeanslag enl. form. nr 359 E (blått anslag) skall anbringas på densamma.
