

# MOTIVERING

## TILL DRIFTREGLEMENTE FÖR HUVUDBANOR.

### INLEDNING.

Angående de synpunkter, som för kommittén varit avgörande vid bestämmande av reglementets innehåll, har redogjorts i missivet. I uppställningen av dessa föreskrifter hava väsentliga avvikelser från den nuvarande säkerhetsordningen vidtagits.

Dessa avvikelser hava föranletts av följande omständigheter. Genom den utökning av bestämmelserna i den nuvarande säkerhetsordningen till ungefär det dubbla omfånget, som visat sig erforderlig, skulle, om en uppdelning i allenast fyra avdelningar bibehållits, önskvärd överskådlighet icke hava ernåtts. Dessutom skulle, om man ville bibehålla Sä. O.indelning med hänsyn till de åtgärder, som den ena eller den andra personalgruppen har att i ett visst givet fall vidtaga, och samtidigt fullständiga bestämmelserna i önskvärd omfattning, följden bliva, att en och samma sak måste i ett flertal fall behandlas på två eller tre olika ställen. Med anledning härav beslöt man sig för att indela bestämmelserna från rent sakliga synpunkter. Detta visade sig utförbart och lämpligt utom i fråga om de bestämmelser, som röra tågs avgång, ankomst och genomfart. Dessa bestämmelser hava därför måst behandlas på två ställen, nämligen dels i Kap. VII, som innehåller bestämmelser för personalen å driftplatser, och dels i Kap. VIII, som innehåller bestämmelser för tågpersonalen.

Med iakttagande av vad som nu framhållits och med utgångspunkt därifrån, att rörelsen med tåg och fordon borde uppdelas i

- a) tågrörelser,
- b) växlingsrörelser,

- c) rörelser vid vagnuttagning och
  - d) rörelser med småfordon,
- har följande teoretiska indelning tänkts:
- I. Begreppsförklaringar m. m.
  - II. Allmänna förberedelser för rörelsen.
    - A. Ledning av rörelsen.
    - B. Klarhållande av banan.
  - III. Utförandet av rörelser av olika slag.
    - A. Tågrörelser.
      1. Särskilda förberedelser.
        - a. Anordnande och inställande av tåg.
        - b. Tågbildning.
        - c. Säkerställande av tågs färd å blocksträcka.
      2. Utförandet.
        - a. Tågs expedierande å driftplatser m. m.
        - b. Tjänstgöring å tåg i allmänhet m. m.
        - c. Tågförseningar m. m.
        - d. Tågolyckor m. m.
    - B. Växlingsrörelser.
    - C. Rörelser vid vagnuttagning.
    - D. Rörelser med småfordon.
  - IV. Undantagsbestämmelser.

Denna principiella indelning ligger sålunda till grund för den kapitelindelning, som framgår av det till D. R. hörande paragrafregistret.

Det har inom kommittén varit ifrågasatt, att bestämmelserna rörande linjedisposition och vagnuttagning, vilka finnas intagna dels i Kap. III och dels i Kap. XII, skulle helt eller delvis intagas i en särskild instruktion. Någon direkt fördel härmed har dock ej kunnat påvisas. Å andra sidan kan mot en sådan anordning invändas, att bestämmelserna om vagnuttagning obestriddligen röra ett sådant ämne, som hör avhandlas i detta reglemente, nämligen rörelser med fordon. Detta kan visserligen ej sägas om bestämmelserna rörande linjedisposition utan vagnuttagning. Då emellertid dessa bestämmelser hava så nära samband med varandra, att de ej lämpligen böra ingå i olika författningar och bestämmelserna om linjedisposition utan vagnuttagning jämväl i och för sig försvara sin plats i detta reglemente, har kommittén ansett det riktigast, att samtliga ifrågavarande bestämmelser inrymmas i D. R.

## KAP. I.

## § 1.

Pt 2. Angående reglementets förhållande till Banförordningen, Förordningen angående rullande materiell, Reglementet för militärtransporter å järnväg, Trafikstadgan, Allmän tjänsteordning och Signalordningen har redogjorts i missivet.

Pt 3. Den förteckning å huvudbanor, som föreslagits skola ingå i reglementet som bilaga A, har kommittén ansett det ej tillkomma kommittén att upprätta.

Den i Sä. O., § 14, intagna föreskriften att för ytterligare betryggande av säkerheten vid föreningsstation med främmande bana, bankorsning i plan, rörlig bro eller dylik plats skola, där så erfordras, utfärdas särskilda instruktioner, anser kommittén icke vara erforderlig i D. R.

I fråga om den i samma § intagna bestämmelsen, att för sidospår — varmed givetvis avsetts privata sidospår — som utgår från stations spårområde, Sä. O:s föreskrifter skola gälla, därest ej annorlunda bestämts, anser kommittén det ur reglementarisk synpunkt lämpligare att det för varje särskilt fall bestämmes, om och i vad mån D. R. föreskrifter skola tillämpas beträffande dylikt spår och har i anledning härav bestämmelsen ifråga uteslutits.

## § 2.

Pt 1. För att betona vikten därav, att driftpersonalen är andligen och kroppsligen kvalificerad för fullgörande av sina ansvarsfulla sysslor, hava hänvisningar till särtrycken nr 9 och 9 a intagits.

Pt 2. I frågan, huruvida reglementet borde innehålla bestämmelser om bärandet av uniform eller ej, har kommittén varit något tveksam. Föreskriften i fråga är ju ej någon säkerhetsbestämmelse i egentlig mening. Emellertid har bestämmelsen en viss betydelse med hänsyn till drifttjänstens behöriga utförande och även från säkerhetssynpunkt är den försvarlig, varför kommittén stannat

vid att medtaga bestämmelsen, som redan nu finnes i Sä. O., § 11. Bestämmelsen har givits samband med signaleringen, då det härigenom framgår, vad som ligger till grund för densamma.

Pt 3. Den nuvarande bestämmelsen om skyldighet att vara försedd med fickur har ansetts vara för sträng. Kommittén har därför uteslutit dylik skyldighet i fråga om sådan personal, som under sin tjänstgöring har tillgång till av järnvägen uppsatta ur.

### § 3.

Pt 1. Med hänsyn till säkerhetstjänstens vikt bör den personal, som samtidigt har att besörja andra göromål, hava rätt att, om så erfordras, låta dessa vika för säkerhetstjänsten. Ett motsatt förfaringssätt vore oförsvarligt. Det har syntts kommittén vara av vikt, att detta uttryckligen utsäges, på det var och en må veta, huru han i dylikt fall har att förhålla sig.

### § 4.

Denna paragraf har föranletts av behovet att skilja s. k. småfordon från andra järnvägsfordon.

Pt 2. För att undvika användandet på ett flertal ställen i D. R. av uttrycket »lokomotiv (motorvagn)» har här intagits en allmän föreskrift. På de ställen i D. R. där särskilda föreskrifter gälla för olika slag av dylika fordon, är detta särskilt angivet.

### § 5.

Pt 1—5. Den nuvarande indelningen av platserna å banan i stationer, hållplatser, lastplatser och blockposter har kommittén ansett sig böra frångå. Dels är denna indelning ej uttömmande, enär en hållplats eller en lastplats tillika kan vara blockpost, dels äro definitionerna emellanåt felaktiga, i det exempelvis en kombinerad håll- och lastplats fyller de i definitionen å station angivna fordringarna. Felet med de nuvarande definitionerna ligger däri, att trafik- och driftsynpunkter sammanblandats. Kommittén har därför sökt definiera de platser, som hava betydelse för tågrörelsen, eller *driftplatserna*, som kommittén ansett dem kunna gemensamt benämnas, enbart från denna synpunkt. Kommittén har därvid haft under övervägande, huruvida icke en indelning av driftplatserna kunde göras från utgångspunkten av, huruvida en eller flera växlar finnes eller ej. Ehuru en dylik indel-

ning från teoretisk synpunkt är tilltalande, har det dock visat sig, att en indelning uteslutande från denna synpunkt icke är fullt lämplig, i det att exempelvis behov ej föreligger att åtskilja blockposter med och utan växel, medan det däremot är nödvändigt att uppdelat platser med en växel i blockposter och icke-blockposter.

Vid indelandet av driftplatserna har kommittén stannat vid att till utgångspunkt taga i första rummet den uppgift i fråga om bevarandet av rumsavstånd mellan tågen, som tillkommer vissa av dessa platser, samt i andra rummet, huruvida platsen är försedd med huvudsignal eller växel eller ingendera av dessa anordningar.

Tillsammans med platser, som hava huvudsignal eller växel eller bådadera, men som icke äro blockställen, har kommittén särskilt angivit rörlig bro, belägen utanför annan driftplats område. I vissa fall har nämligen dylik bro huvudsignal eller växel eller bådadera, men i vissa fall saknas båda dessa anordningar. I det senare fallet skulle dylik bro ej vara hänförlig till samma grupp av driftplatser som rörlig bro med huvudsignal eller växel. Det har emellertid ansetts önskvärt, att — oavsett dessa förhållanden — rörlig bro av nämnda slag alltid kunde hänföras till en och samma grupp av driftplatser och har i anledning härav dylik driftplats måst särskilt omnämnas.

Från den ovan angivna utgångspunkten hava driftplatserna till en början indelats i

- a) platser för kontroll å iakttagande av visst rumsavstånd mellan tåg,
- b) andra platser med huvudsignal eller växel eller bådadera, ävensom rörlig bro, belägen utanför annan driftplats område,
- c) övriga platser, där tåg göra uppehåll.

Då principen om iakttagande av rumsavstånd mellan tåg innebär, att banan i regeln skall vara spärrad för tåg eller med ett annat ord *blockerad*, och nämnda kontrollplatser avse att utföra denna blockering, har som gemensamt namn för dessa spärrpunkter valts ordet blockställe.

För de under b) omnämnda platserna har valts benämningen signalställe, enär platsen i regeln kännetecknas av att en huvudsignal där finnes uppställd. Detta uttryck är visserligen i åtskilliga fall oegentligt, då det finnes platser — t. ex. Berga och Stettin — som hava växel men sakna huvudsignal invid växeln. Något mera likvärdigt uttryck har emellertid ej stått till buds.

Benämningen hållplats, som valts för de under c) upptagna platserna, hade kommittén ursprungligen ej tänkt upptaga, då den syftar på en trafikegenskap hos platsen. Om emellertid enligt förslag av den s. k. stationsklassifikationskommittén denna benämning från trafiksynpunkt förbehålles platser utan sidospår, avsedda allenast för persontrafik, täcker detta namn kommitténs definition å hållplats, vadan samma uttryck är användbart både från trafik- och driftsynpunkt.

Pt 6. Blockställets indelning i blockstationer och blockposter har föranletts av behovet att finna en benämning för de blockställen, där tågförbindning (se § 22, 4 o) eller tågförbindning är avsedd att kunna äga rum eller varifrån tåg äro avsedda att utgå. Å dylika platser tråda nämligen vissa bestämmelser i driftreglementet, som ej hava betydelse för andra blockställen, i tillämpning. Då även blockposter enligt den föreslagna indelningen skulle kunna vara försedda med växel, t. ex. till ett grusspår, privat sidospår eller rundspår för vagnslaster, är det ju ej omöjligt att vidtaga ändring i tågens ordningsföljd även vid dylika platser. För en sådan ändring kräves emellertid tre saker, nämligen tåganmälan (eller linjeblockering), sidospår (eller stickspår) samt behörigen kvalificerad personal. Den sistnämnda förutsättningen torde i regeln ej förefinnas vid andra blockställen än sådana, där ordningsföljden mellan tåg under viss tidtabellsperiod är avsedd att kunna ändras.

Beträffande gränspunkter mellan enkel- och dubbelspårig bansträcka ävensom plats med banförgrening anser kommittén, att dessa alltid böra vara blockstationer. I båda dessa fall kan nämligen kontroll å rörelsen å spåren å ömse sidor om platsen icke utövas annat än i samverkan med platsen i fråga, varjämte möjlighet alltid bör finnas att låta ändring av tågens inbördes ordningsföljd inträda vid nämnda plats.

Pt 7. Indelningen av blockposterna måste grundas på det medel, varmed samverkan med närliggande blockställe ernås. Indelningen är nödvändig av det skäl, att i vissa fall olika bestämmelser gälla för de olika slagen av blockposter.

Motsvarande indelning av blockstationer är däremot varken nödvändig eller lämplig. Alla blockstationer skola enligt B. F. vara utrustade med telegraf, varför det vore oegentligt att benämna vissa bland dem telegrafblockstationer. Större delen av de för blockstation gällande bestämmelserna äro vidare lika, vare sig linjeblockering finnes eller icke. När det särskilt behöver framhållas, att en viss föreskrift avser allenast sådan blockstation, som

är försedd med linjeblockering, har i stället för en dylik indelning använts en omskrivning.

Pt 8. För en signalstation och en signalpost gälla i avseende å deras förhållanden till rörelsen alldeles samma föreskrifter, varför i avseende härå den gemensamma benämningen signalställe ansetts böra användas för att undvika upprepandet av »signalstation och signalpost».

I vissa andra avseenden gälla emellertid olika föreskrifter, varför för dessa fall platserna böra kunna åtskiljas. Det har dessutom ansetts lämpligt att hava en särskild beteckning, vari ordet »station» ingår, för en blockstation vid de tillfällen, då den avklätts sina vanliga funktioner.

Pt 9. Där det, som föreskrives, gäller såväl block- som signalstation, har det visat sig tjänligt hava en gemensam beteckning för dylika platser.

Pt 10. Punkten är närmast att betrakta som en hänvisning. Dess ändamål är att fästa uppmärksamheten på, att en driftplats kan byta om karaktär i vissa fall.

Den efter denna pt intagna tabellen avser — liksom tabellerna under pt 11 och 14 — att för personalen underlätta förståendet av de nya definitionerna i denna §.

Pt 11. Blockposter och signalposter hava räknats till linjen, vare sig de äro försedda med rundspår eller ej, enär det från tåg tjänstens synpunkt är önskvärt, att begreppet linjen ställes i motsats till stationernas områden. Med denna definition å linjen följer — något som ej i S. O. har kommit till bestämt uttryck — att man i fråga om vagnuttagning å linjen får undantaga sådan vagnutväxling med lastplatser och sidospår, som äger rum vid tågs uppehåll där.

Pt 12. I anledning av kommitténs definitioner å tåg väg och tågspår ävensom med hänsyn till åtskilliga andra föreskrifter i D. R. erfordras bestämmelse angående gränserna för en driftplats område icke allenast i fråga om stationer utan även i fråga om blockposter och signalposter.

Pt 13. Denna föreskrift har betydelse dels vid bestämmandet av den omfattning, i vilken inspektionsskyldighet skall åligga föreståndare å driftplats, dels vid utförandet av driftstörande arbete m. m.

En stationsföreståndare i Örebro bör exempelvis ej hava inspektionsskyldighet å de till centralverkstaden hörande spåren. Ej heller bör vid utförandet av driftstörande arbete å verkstadsområdet baningenjören samråda med trafikinspektören utan med föreståndaren för nämnda verkstad.

Pt 14. Definitionen å blocksträcka står i full överensstämmelse med nu gällande definition, ehuru den genom kommitténs förslag om upptagande av benämningen blockställe även för nuvarande stationer blir mera följdriktig.

I vissa fall är det av nöden att kunna på ett kortfattat sätt ange sträckan mellan två närliggande blockstationer eller stationer. Uttrycken blockstationssträcka resp. stationssträcka hava därför ansetts böra fastställas härför.

### § 6.

Pt 1. En sammanfattning av de olika former av rörelser, som vid järnvägsdriften komma till användning, har ansetts ägnad att bringa reda i hithörande begrepp genom fastsläandet av vissa termer och deras betydelse.

Pt 2—3. I Sä. O. finnes ingen verklig definition å tåg.

I Tyskland definieras tåg med uttrycket »Geschlossene Züge», d. v. s. genom slutsignal betecknad grupp av fordon. Kommittén har till en början följt denna tankegång, men har funnit sig böra frånga densamma. Det är nämligen ej slutsignalerna, som göra en vagnsgrupp, dragen av ett lokomotiv, till tåg, utan ett tåg skall för visst ändamål vara försett med slutsignaler. Någon bättre definition än den tyska har kommittén emellertid ej kunnat prestera. Uppgiften torde också vara olöslig. Det är ju nämligen så, att rörelser med lokomotiv jämte andra fordon kunna utföras under form av antingen tåg, vagnuttagning eller växling liksom ock rörelser med småfordon kunna ske i form av tåg eller utan att vara tåg. Beskaffenheten av de fordon, som äro föremål för rörelsen, är sålunda ej avgörande för rörelsens form från reglementssynpunkt. Det återstår då endast att på förhand bestämma, vilken form av rörelse man i ett visst fall vill tillämpa och sedan använda de därför gällande reglerna. Som hållpunkter härvid äro bestämmelserna i denna paragraf avsedda att tjäna.

Beträffande tåg har som huvudregel uppställts rörelse mellan två blockstationer. Undantag finnas emellertid dels vid gång å delsträcka, dels i visst fall vid vagnuttagning.

Pt 4. Det karaktäristiska för vagnuttagning är lossning eller lastning e. d. å sådan plats å linjen, att hinder för tågs gång förbi platsen därigenom uppstår. Dylik lossning eller lastning kan emellertid undantagsvis ske, även om vagnarna äro insatta i tåg, om detta har tillräckligt långt uppehåll.

Pt 5. Det har ansetts böra utsägas, att växling även



dels kan ske i syfte att flytta ett helt tåg, dels kan ägarum under vagnuttagning.

Pt 6. Jämväl för småfordon gäller, att flera olika former av rörelse kunna väljas. Huvudsaken är att framhåva, att en av de i punkten nämnda rörelserna måste väljas.

### § 7.

Pt 1. Definition å huvudspår erfordras för att särskilja de för tågfärder avsedda spåren å linjen från andra spår.

Pt 2 och 3. Definitioner å tågspår och sidospår erfordras för att särskilja de förra från sådana spår, sidospår, där växling när som helst får ske utan särskilt tillstånd. För de senare har valts det nu i annan betydelse använda uttrycket »sidospår».

Pt 4. Uttrycket »stickspår» användes för närvarande i den betydelse, som av kommittén här begagnats.

Säkerhetsspår finnas, som bekant, i åtskilliga fall redan anordnade, nämligen vid rörliga broar, banförgreningar o. d. ställen. Det har därför ansetts lämpligt att dels fastslå benämningen å dylika spår, dels förklara avsikten med desamma. Föreskriften om dylikt spårs utmärkande med en tavla är föranledd av en på annat ställe i D. R. föreslagen föreskrift (se D. R. § 102, pt 5).

Pt 5. Definitionen på tågväg hade kommittén redan, innan tillägg nr 8 till Sä. O. utkom, fullständigt med definitioner å in- och utfartstågväg samt huvud- och sidotågväg och därvid sökt klart angiva in- och utfartstågvägarnas utsträckning, då detta är av synnerlig vikt med hänsyn till tågvägsinspektionens behöriga förrättande.

Begreppet »genomfartstågväg» har kommittén ansett icke behöva intagas i D. R., då man i uttrycket »in- och utfartstågväg» har ett härmed fullt likvärdigt uttryck.

Förutom uppdelningen i in- och utfartstågvägar hava både in- och utfartstågvägar uppdelats i huvudtågvägar och sidotågvägar, enär behov av dessa benämningar ansetts föreligga.

Pt 6. Då den nuvarande definitionen å förreglad växel ansetts icke vara fullt tydlig, har den ändrats så, att det skall framgå, att växeln skall stå i beroende av huvudsignal för viss tågväg.

Dessutom har den ändring i definitionen vidtagits, att skillnad gjorts mellan förreglad och förreglingsbar växel. Uttrycket förreglad är nämligen icke under alla förhållanden riktigt, enär en växel blir förreglad, först då vederbörande huvudsignal ställes till kör. Vidare har bestämmelsen fullständigt gälla även spårspärr.

## § 8.

Pt 1 och 2. Dessa bestämmelser, vilka till en del återfinnas i Sä. O. § 37, hava utvidgats i överensstämmelse med vad Malmslättskommissionens utredning visat vara erforderligt med hänsyn till vikten av tydlighet vid ordergivning.

Kommittén vill här framhålla vikten av att den formulering, som i D. R. är fastställd för vissa order och meddelanden, användes utan någon som helst avvikelse. I detta avseende torde personalen mången gång hittills icke varit så nogräknad. Det torde sålunda exempelvis vara allmänt bekant, att en mot gällande bestämmelser stridande praxis utbildat sig vid verkställandet av föreskriven tåganmälan och att detta visat sig däruti, att t. ex. telegrammen »Kan 0 avgå» och »Klart 0» icke avfattas på det sätt, som är föreskrivet i Sä. O., och att på många håll det förstnämnda telegrammet till och med alldeles uteblivit. Med instämmande i Malmslättskommissionens härutinnan uttalade önskemål vill kommittén emellertid understryka vikten av att i alla de fall, då särskild formulering finnes fastställd, denna också strängt iakttages.

Pt 3. Bestämmelsen kan i denna sin allmängiltiga form måhända synas väl sträng, men torde det i fråga om order och därav föranledda meddelanden rörande drifttjänsten, varom ju här uteslutande är fråga, ej vara möjligt eller ens lämpligt att söka draga en gräns mellan meddelanden av större och mindre vikt.

Pt 4—7. Grundbestämmelser angående tillvägagångssättet vid överförande av order och meddelanden medelst telegraf och telefon hava likaledes ansetts vara av den allmänna natur, att de böra intagas i kap. I. Härigenom kunna nämligen en del eljest nödvändiga uppräknningar i reglementet undvikas.

Nu gällande bestämmelser om nedskrivande av telefonmeddelanden äro i någon mån utvidgade. Det har nämligen ansetts vara riktigast, att samtliga i D. R. föreskrivna telefonmeddelanden behandlas på detta sätt. Något annat skydd mot missförstånd, som det i nu nämnda fall är av vikt från säkerhetssynpunkt att undvika, finnes ej.

I pt 5 är dock intagen en särskild föreskrift i fråga om överförande medelst telefon av meddelanden mellan tågledare och telegrafexpeditionen å platsen. Så länge ej tågledarna hava vakthållning å tjänsterummet, måste ett dylikt undantag medgivas. Tågledaren har därvid jämväl ansetts böra befrias från skyldigheten att nedskriva med-

delandena, enär detta ansetts i vissa fall kunna vara förenat med alltför stor tidsförlust.

Pt 6. Då ej någon ändring av formuläret till telefonbok av kommittén ifrågasatts, har detta formulär ej ansetts böra avtryckas i kommitténs förslag.

Pt 8. Tillvägagångssättet vid utsändande av banpost har föreslagits bliva i huvudsak lika med det nuvarande, sådant det framgår av Stf. I. §§ 52—54.

Pt 9. Här hava intagits bestämmelserna i Allmän Tjänsteordnings § 18, ehuru denna redan skall vara för all personal bekant, och har detta skett i syfte att begränsa antalet av de fall, då D. R. hänvisar till andra författningar. Bestämmelsen om överlämnande av order mellan tågpersonal genom stationsföreståndare (tågexpeditör) har gjorts ovillkorlig, enär detta ansetts bättre tillgodose säkerheten. Det kan nämligen tänkas, att personal tror sig komma att sammanträffa med sin avlösare i t. ex. överliggningsrummet, men att så ej sker.

### § 9.

Jämför vad som härom anförts i missivet.