

KAP. IV.

§ 21.

Pt 1. Den i Sä. O., § 5, förekommande indelningen av tågen med hänsyn till sättet för deras anordnande i ordinarie tåg, extra tåg och arbetståg har så tillvida ändrats, att gruppen »arbetståg» uteslutits, enär detta tågslag icke bör från nämnda synpunkt sättas i motsatsförhållande till ordinarie eller extra tåg. Arbetståg kan nämligen hänföras till endera av nämnda tåggrupper, beroende på sättet för dess anordnande. Den tanke, som legat till grund för indelningen enligt Sä. O., § 5, och som närmare framgår av § 77 i Sä. O., synes hava varit, att arbetståg vore tåg, anordnade enligt en tredje form, som i dagligt tal brukar kallas linjedisposition. Denna form, som ej kan undvaras, och denna term har kommittén upptagit (jfr § 18 och kap. XII), men har ansett linjedisposition å en viss sträcka utesluta dess användning för tågrörelse. Till följd härav hava bestämmelserna i Sä. O., § 21, mom. 3, och § 77 ej medtagits i D. R.

Pt 2. Kommittén har ansett lämpligt att i driftreglementet intaga uppdelning av tågen med hänsyn till deras allmänna användning dels för att denna må tjäna till ledning vid tågens benämning i tidtabellen, dels för att i de fall (jfr kap. V, VIII och XIII), då särskilda bestämmelser erfordras för visst eller vissa av dessa tågslag, det skall tydligt kunna angivas, för vilka tågslag viss föreskrift äger giltighet.

Kommittén vill i samband med denna pt meddela, att kommittén funnit vissa i drifttjänsten använda termer såsom t. ex. det här förekommande ordet »snälltåg» vara i hög grad osvenska, men att kommittén ansett sig för sin del icke böra framlägga förslag till andra benämningar utan endast fästa Styrelsens uppmärksamhet å förhållandet.

Pt 3. Vid behandling av bestämmelserna om \bar{m} ordergivning till tåg har det visat sig önskvärt, att en indelning av tågen finnes med hänsyn till, huruvida tåg har

uppehåll å driftplats eller icke och, i förstnämnda fall, även med hänsyn till uppehållets egenskap av fast eller tillfällig.

Pt 5. Bestämmelsen, att varje tåg skall hava ett nummer eller annan beteckning, som utesluter förväxling, har ansetts vara av den vikt, att den bör intagas i D. R.

§ 22.

Pt 2. De olika slagen av tidtabeller hava ansetts böra särskiljas så, att med »tjänstgöringstidtabell» avses hela tidtabellsboken och med »tidtabell» såväl tidtabellen för ett enstaka tåg i tjänstgöringstidtabellen som tidtabellen för ett extra tåg (extra tidtabell).

Föreskriften att grafisk tidtabell skall finnas har ansetts påkallad för möjliggörande därav, att denna form av tidtabellen må kunna, såsom redan försöksvis förekommit, vid behov ersätta tjänstgöringstidtabellen.

Pt 4—7. Beträffande tjänstgöringstidtabellens uppställning anser kommittén att, liksom nu är fallet, sådana uppgifter, som äro av mera stadigvarande natur och därför icke behöva nytryckas för varje tidtabellsperiod, i regeln böra samlas i ett särskilt bihang, vilket endast bör innehålla sådana bestämmelser, som röra säkerheten, men däremot icke bestämmelser, som avse andra grenar av tjänsten, såsom t. ex. transporttjänsten.

Beträffande tjänstgöringstidtabellens innehåll må anföras:

Pt 4 g). Beteckningen för sådant blockställe, som för visst tåg tjänstgör som signalstation eller signalpost, anses böra ske genom typografisk anordning i stationsnamnskolumnen och icke genom särskilt tecken i kolumnen för tiden för uppehållet. Uppgiften om förekomsten av tunnel har uteslutits, enär denna uppgift ansetts upptaga utrymmet utan egentlig nytta.

Pt 4 j). Angivandet av signalbild anses även böra få ske genom en särskild, tidtabellsboken åtföljande signaltabell, vilket sätt torde vara av betydelse för sådana fall, då tåg skall framföras på enbart grafisk tidtabell.

Pt 4 k). Å sådana stationer, där flera linjer sammanlöpa och där sålunda flera huvudsignaler finnas uppställda i omedelbar närhet av varandra, kan det, särskilt nattetid, hända, att signalerna kunna förväxlas. Till förekommande härav bör i signalbilden ingå samtliga de huvudsignaler, som tillsammans bilda en grupp och vilka endast genom sin inbördes ställning kunna särskiljas från varandra (jfr pt 7 f).

Pt 4 m). Ehuru det för allmänheten vore förenat med en viss fördel, att tågens avgångs- och ankomsttider vore fastställda jämväl vid andra driftplatser än stationer, har kommittén dock ansett detta icke böra föreskrivas som ovillkorligt, utan ansett, att den som utfärdar en tidtabell, borde få avgöra saken. Anordningen skulle nämligen, om den vore ovillkorlig, kunna medföra åtskilliga olägenheter, särskilt den, att uppehållståg alltid måste stoppas vid dylik plats, om det kommit för tidigt, även om inga resande funnes att upptaga.

Pt 4 o). Då det anses lämpligt att hava skilda uttryck för fall, då tåg mötas å station å enkelspårig sträcka och då tåg i motsatt riktning sammanträffa å dubbelspårig sträcka, vare sig detta sker å driftplats eller å linjen, föreslår kommittén för det förstnämnda fallet benämningen »korsning» och för det senare fallet benämningen »möte».

Innebörden av uttrycket »korsning», då fråga är om ett avgående tåg, skulle vara följande:

Ett tåg skall, oavsett tågmellantiden, anses hava korsning å en blockstation, från vilken det icke får avgå, innan ett annat tåg närmast före framgått å samma linje i motsatt riktning, dock icke därest båda tågen även på andra sidan om blockstationen framgå i samma inbördes ordningsföljd å samma spår.

Kommittén har icke ansett det vara lämpligt att intaga denna definition i reglementet, enär den är invecklad och utan större betydelse för personalen i allmänhet. Däremot borde den lämpligen intagas i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen», varom ock bestämmelse föreslagits under pt 7 d).

Olika förfaringssätt tillämpas för närvarande i fråga om utsättande i tidtabellen för avgående tåg av korsning. Å vissa sektioner utsättes korsning (avgångsmöte) ej, om tiden mellan tågen överstiger 1 timme, å andra sektioner ej vid mer än 2 timmars mellanrum. Å ett distrikt utsättes i vissa fall korsning vid sektionsgräns med tåg, vilket ifrågavarande tåg redan mött å annan blockstation å den angränsande sektionen. För att enhetlighet må ernås i avseende å utsättandet av korsning, har kommittén framställt ovan angivna förslag angående vad som skall förstås med korsning.

Med hänsyn därtill, att kommittén (i § 64, pt 15) ursprungligen föreslog, att vid tågs infart å station, där korsning eller förbigång skulle äga rum, en viss hastighetsminskning skulle vid infarten iakttagas och behovet

av denna hastighetsminskning givetvis vore lika stort, vare sig det korsande tåget utginge från stationen eller ej, måste i tidtabellen angivas korsning även med tåg, som utginge från korsningsstationen ävensom korsning och förbigång med varje tåg, med vilket ett tåg sammanträffade å en blockstation, och sålunda ej allenast med det tåg, som låge närmast i tiden. Sedermera hava hastighetsbestämmelserna i § 64, pt 15, ändrats därhän, att uppehållståg alltid skulle vid infarten å stationen iakttaga samma hastighetsbegränsningar, som ursprungligen ifrågasatts att gälla allenast vid korsning och förbigång. Angivandet av s. k. ankomstkorsningar är sålunda egentligen erforderligt allenast för genomfartståg. Kommittén har emellertid icke ansett lämpligt att i detta hänseende föreslå olika bestämmelser för uppehållståg och genomfartståg utan stannat vid, att för enhetlighets skull ankomstkorsningar borde angivas för alla slags tåg.

För klagörande av de principer, enligt vilka korsningar sålunda skola angivas, får kommittén framhålla lämpligheten av att vid D. R. utfärdande detta tillkännagives för personalen genom exempel i grafisk form. Detta torde lämpligen böra ske jämväl ifråga om förbigångar.

Rörande bestämmelsen, att det skall angivas, när tåg, med vilka korsning eller förbigång äger rum, går, må nedanstående anföras:

Genom Styrelsens skrivelse den 24 juli 1907 bestämdes följande: »På tidtabellens omslag ävensom å tidtabellens första sida skola de tåg, som icke gå alla dagar, uppräknas med angivande av, när de gå. I följd härav behöva de hittills förekommande anmärkningarna nederst å de särskilda tågens tidtabeller i detta avseende icke vidare ifrågakomma.»

Så länge fråga allenast är om i tjänstgöringstidtabellen intagna ordinarie tåg och behovståg, finnes mot denna anordning icke något annat att erinra, än att tågpersonalen måste, om den ej vill lita enbart på minnet, för varje möte eller förbigång genomläsa anvisningarna å titelbladet för att förvissa sig om, huruvida ett tåg, som skall mötas, förbigås eller förbigå, är ordinarie eller ej. Om man emellertid tänker sig det ej ovanliga fallet, att flera behovståg äro på grund av stark godstrafik anordnade, och att dylika tåg berörande extra tåg anordnas enligt extra tidtabeller, skulle, enligt nyss åberopade föreskrift, tillämpad å tåg enligt extra tidtabell, i korsnings- och förbigångskolumnerna i de enligt extra tidtabellen

anordnade tågens tidtabeller utsättas allenast nummer å de sålunda anordnade behovstågen.

Ehuru sålunda i tidtabellerna för de enligt extra tidtabell gående tågen bestämt utsades, att korsning resp. förbigång skulle åga rum med vissa tåg, skulle bestämmelserna härom ändock ej för personalen å de enligt extra tidtabell gående tågen få utgöra order om korsning eller förbigång, utan skulle härjämte krävas särskild order enligt § 24, punkt 18. Ett dylikt tillvägagångssätt skulle sålunda öka antalet av de fall, då särskilda order till tåg måste utfärdas, utan att det ringaste behov härav kan påvisas. Då kommittén icke ansett detta vara lämpligt, har föreskriften i nu ifrågavarande punkt formulerats som skett för undvikande av dylik dubbel ordergivning.

Pt 4 r). Uppgiften plägar merendels redan nu i förekommande fall intagas i tjänstgöringstidtabellen. En uttrycklig föreskrift härom har ansetts lämplig med hänsyn till föreskrifterna i §§ 28 och 55.

Pt 5. Uppgifterna under e) synas lämpligen böra bringas till allmänna kännedom genom deras införande i tjänstgöringstidtabellen.

Pt 6. Det anses vara av vikt att föreskriva, att tillägg ej får innehålla allenast exempelvis tidtabeller för några nytillkomna tåg utan även skall innefatta de rättelser i avseende å andra tågs tidtabeller, som därav föranledas. Frågan äger samband med den under punkt 4 o) avhandlade.

Pt 7 b och c). Hastighetsbestämmelser för olika lokomotivtyper ävensom tågnumreringsplan erfordras i bihanget till tjänstgöringstidtabellen för att dessa vid drifttjänstens utförande ofta behövliga uppgifter lätt må kunna återfinnas.

Pt 7 d). Angående angivande i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen» av grunderna för utsättande av tågekorsning i tidtabellen är ovan talat.

Pt 7 f). Angående behovet av förteckning å huvudsignaler, försignaler m. fl. och dennas intagande i D. R. uttalar sig kommittén närmare vid § 47, pt 1.

Pt 7 g). Bestämmelsen om angivande av annan, med bansträckan jämlöpande enkel- eller dubbelspårig bansträcka avser att tjäna föraren till ledning.

Pt 7 h). Uppgiften angående lokomotivens maximi-dragkraft erfordras på grund av föreskriften i § 28, pt 1.

Kommittén har tagit del av den vid S. W. B. J. använda tjänstgöringstidtabellen och vill framhålla den uppställning, efter vilken denna är gjord, såsom lämplig.

Pt 8 och 9. Närmare bestämmelser angående inne-

hållet i extra tidtabell hava ansetts böra intagas i D. R., med särskiljande därvid av dessa i: *a*) sådan extra tidtabell, som tryckt eller på annat sätt mångfaldigad tillställs stationen, och *b*) annan extra tidtabell.

Pt 10. Jfr motiv. till § 67, pt 11.

Pt 4—8. I samband med frågan om tjänstgöringstidtabellens innehåll och form har kommittén uppmärksammat, vad härom anförts av Malmsslättskommissionen å sid. 196—202 samt kommissionens därav föranledda yrkanden under punkterna 67 och 68.

De yrkanden, som framställts i punkt 68, hava blivit tillgodosedda genom bestämmelser i D. R. Kravet, att alla tidsuppgifter i en tidtabell skola i möjligaste mån anpassas efter behovet, har ej ansetts kunna på samma sätt tillgodoses. I D. R. kan ej lämpligen införas detaljerade föreskrifter för gångtidernas beräkning. Möjligen skulle detta kunna ske i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen». Med hänsyn till att dessa bestämmelser skola iakttagas allenast av ett fåtal tjänstemän, synes det emellertid lämpligare, att vikten av noggrannhet i detta avseende på annat sätt inskärpes.

Kravet, att alla avgångsmöten skola i typografiskt hänseende angivas på samma sätt, har ej heller kunnat av kommittén beaktas, då kommittén ansett sig böra avstå från att avgiva förslag till typografisk utstyrsel av tjänstgöringstidtabellen. Med hänsyn till kommitténs definition å »korsning» möter dock intet hinder för den av Malmsslättskommissionen föreslagna åtgärden.

§ 23.

Pt 1. Kommittén har ansett, att i D. R. bör komma till uttryck dels det sätt, på vilket ordinarie tåg anordnas, nämligen genom utfärdande av tjänstgöringstidtabell eller tillägg till densamma, dels sättet för extratågs övergående till ordinarie tåg.

Pt 3. Bestämmelse har intagits därom, att tjänstgöringstidtabell skall utsändas minst en vecka och tillägg till nämnda tabell minst tre dagar, innan bestämmelserna skola tillämpas. Den förstnämnda tidsfristen erfordras, för att de arbeten å stationerna, för vilka tidtabellen är grundläggande, såsom upprättande av tågordning, tur-listor o. d., må kunna hinna i rätt tid utföras, ävensom för att personalen må hinna sätta sig in i de ändrade förhållanden, som eventuellt kunna på grund av den nya tidtabellen uppkomma. Den senare tidsfristen anses erforderlig för att den åkande personalen skall, särskilt då

extra tåg genom tillägg göres till ordinarie tåg, hinna taga del av dem berörande korsningar och förbigångar med dylika tåg.

Pt 5. Vidkommande de tjänstehavare, till vilka tjänstgöringstidtabellen bör utdelas, vill kommittén framhålla önskvärdheten av att tjänstgöringstidtabellen utdelas i största möjliga utsträckning, och att sådan personal, som icke får tjänstgöringstidtabellen, bör tilldelas annan lämplig hjälpreda, exempelvis tidtabellen »Sveriges Kommunikationer». Även sådan personal, som tilldelas tjänstgöringstidtabellen, exempelvis personal å stationsinspektors- och biljettexpeditioner bör, när förhållandena så fordra, erhålla »Sveriges Kommunikationer».

Pt 7. Bestämmelser angående vad tågordning skall innehålla anses vara av natur att böra intagas i D. R. Föreskriften, att tågordning skall insändas till trafikinspektören, har uteslutits och ersatts med skyldighet för vederbörande stationsföreståndare att granska tågordningen och till bevis därå underteckna densamma. Det har nämligen ansetts, att nämnda arbete, såsom varande ett rent kollationeringsarbete, bör kunna utföras av vederbörande stationsföreståndare lika väl som av en tjänsteman å trafikinspektörens expedition.

§ 24.

Pt 1. Kommittén har tagit under omprövning, huruvida icke stationsföreståndarna borde kunna i viss utsträckning bemyndigas att anordna extra tåg. Då kommittén på skäl, som vid kap. II närmare framhållits, föreslagit bibehållandet av central tågledning, skulle någon vinst av en sådan anordning icke ernås. Stationsföreståndares befogethet att anordna extra tåg, som för närvarande omfattar rätt att anordna allenast vissa hjälptåg och hjälplokomotivtåg, har därför ansetts böra utvidgas allenast så tillvida, att stationsföreståndare (tågexpeditör) tillika skulle äga att anordna sådant extra tåg, som utgöres av från närmaste stationssträcka återgående, påskjutande lokomotiv.

Pt 3. Kommittén har avfattat bestämmelsen i denna pt, i likhet med vad som finnes i Sä. O., § 38 föreskrivet, så, att ordern om extratåg skall genom tågledarens försorg meddelas bl. a. samtliga stationer, som beröras av tåget, alltså oavsett om dessa vid orderns utfärdande eller ock för tåget i fråga tjänstgöra som signalstationer.

Denna fråga äger samband med vad i pt 9 d) anföres

rörande underrättelse till banbevakningen om extratågs gång.

Pt 4. Å dubbelspårig bana är, enligt uppgift av Styrelsens banbyrå, avståndet från mitt till mitt av de båda spåren 4500 m/m.

Vingplogarna å Statens järnvägar hava en bredd av 6400, 5000 resp. 4850 m/m över vingarna, då dessa äro fullt utfällda.

Alltså når en dylik vinge, när plogen befinner sig å rakspår, till ett avstånd av 1300, 2000 resp. 2075 m/m från det andra spårets mitt.

I det första fallet sträcker sig vingen sålunda 400 m/m in i lastprofilen för fordon, som framföras å det andra spåret.

I de andra fallen skulle det å rakspår uppstå ett spelrum av 300 resp. 375 m/m mellan plogens vinge och lastprofilen för det andra spåret, vilka mått minskas till 275 resp. 350 m/m, om spelrummet mellan flänsarna å vingplogens hjul och rälen är det största tillåtna — 25 m/m — och vingplogen står så, att flänsarna å de hjul, som löpa på den räl, som ligger närmast det andra spåret, ligga an mot denna räl.

I kurvor gestalta sig förhållandena emellertid annorlunda. Enligt Järnvägsstyrelsens skrivelse till Civilministern av den 5 november 1907 förutsattes, att boggi-vagnar med 24 meters längd och med ett avstånd av 18 meter mellan boggicentra skola kunna framföras å Statens järnvägars linjer. I en 300-meters kurva komma de mest utskjutande delarna å en dylik vagn under de ogynnsammaste förhållandena att sträcka sig 2060 m/m ut från spårets mitt, d. v. s. 360 m/m utanför lastprofilen. Alltså når en vingplog med en bredd av 5000 resp. 4850 m/m över vingarna i utfällt läge 85 resp. 10 m/m in i det rum, som i en 300-meters kurva upptages av vagnar med ovan angivna mått.

På grund av förestående böra sålunda, då arbetande vingplog skall framgå å linjen eller station, bredvidliggande spår hållas fria från tåg och fordon, då så av banbefälet prövas erforderligt.

Vad beträffar roterande plogar nå dessas mest utskjutande delar å rakspår 2100 m/m och i 300-meters kurva 2200 m/m från spårets mitt. I det senare fallet finnes det således ett spelrum av 100 m/m mellan två dylika plogar och ett spelrum av 240 m/m mellan en dylik plog och en boggivagn av ovan angivet slag (med 24 meters längd och 18 meters avstånd mellan boggicentra).

Ehuru dessa spelrum, särskilt det förstnämnda, icke synas utesluta all risk, har kommittén vid det förhållandet, att de nu befintliga två roterande plogarna användas allenast å enkelspåriga bandelar och antagligen ej samtidigt å samma station, ansett de för vingplogarnas användning ifrågasatta bestämmelserna för närvarande ej med nödvändighet påkallas även för roterande plogar.

Kommittén får i detta sammanhang uttala önskvärheten av att å dubbelspårig bansträcka eller bansträcka med flera spår intill varandra, på annat sätt konstruerade plogar, än de nu använda vingplogarna, böra användas.

Pt 5. Kontrollen över att station erhållit ordern om extratåg, innan detsamma skall utgå å vederbörande stationssträcka, hör enligt kommitténs åsikt lämpligen åligga tågledaren. Har tågledaren sålunda icke i behörig tid erhållit kvitto från ifrågavarande stationer, hör denne varsko närmaste, av tåget tidigare berörd blockstation för delgivning till tåget om förhållandet. Detaljbestämmelser om, huru tågledaren skall förfara i detta fall, synes det dock icke vara behöfligt att intaga i D. R.

Pt 6—8. Rörande innehållet i kvitto från station å order om extratåg föreskrives i Sä. O., § 37, blott att »de bestämmelser i tillfällig tidtabell, som röra stationen, skola i erkännandet repeteras». Denna föreskrift synes kommittén vara avfattad i alltför allmänna ordalag, varför kommittén i D. R. intagit mera detaljerade föreskrifter för dylika kvitton, detta så mycket mera som olika förfaringssätt nu tillämpas. Särskilt gäller detta den av kommittén i pt 8 intagna föreskriften, att blockstation, som skall tillställa extra tåg för detsamma gällande tidtabell, skall upprepa extra tågets alla korsningar och förbigångar, vilket icke tillämpats å alla trafiksektioner, men som torde vara ur säkerhetssynpunkt nödvändigt.

Å trafikdirektörsmöte i november 1913 har uttalats önskvärheten därav, att i kvitto skulle även angivas, att banbevakningen underrättats. Då emellertid banbevakningens underrättande är en av de skyldigheter, som alltid åligga en station i fråga om varje extratåg, liksom exempelvis stationspersonalens underrättande, kan kommittén icke dela mötets åsikt, att fullgörandet av just denna skyldighet skulle i kvittot behöva särskilt omtalas.

Pt 9 c). Underrättelseskyldigheten till blockpost och signalpost, i vilken sistnämnda benämning enligt kommitténs terminologi inbegripes jämväl rörlig bro, har pålagts station. Skyldigheten att underrätta vakt vid rörlig

bro åligger för närvarande banvakt, men har det ansetts säkrare, att dylik tjänsteman underrättas direkt av station.

Sådana hållplatser, där trafikutbyte med extra tåg skall äga rum, böra givetvis delgivas ordern om extratåget, varom föreskrift här intagits.

Pt 9 d). Delgivningen till banvakterna skall för närvarande enligt Bt. O., § 8, ske så, att en vakt — vilken som helst — inom varje bevakningsområde underrättas, oavsett om denne vakt har tjänstgöring eller ej, och skall denne i sin ordning underrätta tjänstgörande ban-, bro- och grindvakter. Det lär i anledning härav hända, att vakt, som nyss avlösts från tjänstgöring, blir störd av bantelefonen för emottagande av en order, med vars utförande han måhända ej kommer att taga någon befattning. För undvikande härav har kommittén föreslagit att i stället den vakt, som för tillfället har tjänstgöring inom varje bevakningsområde, d. v. s. den s. k. sträckvakten, skall underrättas.

Dessutom har inom kommittén ifrågasatts, att av de å en stationssträcka för tillfället tjänstgörande vakterna (sträckvakterna) endast *en* skulle underrättas av stationen varefter denne i sin ordning skulle underrätta övriga sträckvakter å samma stationssträcka.

Även om detta sätt att underrätta kan anses vara ur synpunkten att lätta stationens arbete fördelaktigt, har kommittén med fästhet avseende på den onödiga omgång, som onekligen uppstår härigenom, ansett lämpligare, att station direkt underrättar alla sträckvakter på stationssträckan, varigenom ock vinnes den fördelen, att stationen omedelbart har klart för sig, vilka vakter som blivit delgivna. Till ledning för station vid delgivningen bör därför en uppgift å banbevakningspersonalens tjänsteindeling å vederbörande sträckor finnas å varje station, varom ock föreskrift intagits i pt 11.

Frågan om underrättelse till banbevakningen om extratågs gång sammanhänger i viss mån med vad som ovan vid pt 3 och 5 anförts. Skulle ordern om extratåg ej ställas till alla av tåget berörda stationer utan blott till vederbörande blockstationer, kunde det inträffa, att underrättelseskyldigheten komme att åligger viss blockstation för flera i blockstationssträckan ingående stationssträckor, varigenom svårigheter skulle komma att uppstå att medelst bantelefon nå alla vederbörande sträckvakter å blockstationssträckan. Dessutom bleve det förenat med svårighet att hålla riktiga förteckningar över sträckvakterna å ett flertal stationssträckor.

Underrättelsen till vägvakterna sker för närvarande jämlikt Bt. O., § 8, genom vederbörande sträckvakt. Enligt kommitténs förslag i B. F. skola emellertid samtliga vägvakter vara försedda med telefon. Under sådana förhållanden har kommittén ansett, att de ovan anförda skälen för sträckvakternas underrättande direkt genom vederbörande station tala för, att jämväl vägvakterna underrättas direkt.

I fråga om, vilken station som skall underrätta sträckvakterna, har kommittén bibehållit den nu gällande bestämmelsen, att detta skall ske genom den station, som utsänder tåget å varje särskild stationssträcka. I den utredning, som vid § 75, pt 1, omförmäles och bifogas, har från visst håll ifrågasatts, att varje station alltid skulle underrätta sträckvakterna å en och samma stationssträcka, oavsett i vilken riktning det extra tåget ginge. Ehuru denna anordning kan vara förenad med fördelar i de fall, då två extratåg samtidigt anordnas, nämligen ett i vardera riktningen, kan häremot erinras, att det är principiellt riktigast, att den station, som skall utsända tåg, har kontrollerat, att alla förutsättningar härför äro uppfyllda. Skulle den station, som har att mottaga ett tåg, hava skyldighet att underrätta sträckvakter å linjen till närmast föregående station, måste den förstnämnda stationen därför, sedan detta uppdrag fullgjorts, anmäla detta till sistnämnda station, vilket förfaringsätt icke synes vara fullt lämpligt.

Ifråga om underrättande angående vissa provkörnings-tåg, se motiv. till § 67, pt 11.

Pt 11. Angående anledningen till, att föreståndare för bannmästaravdelning ej hänförts till banbevakningen, och att sålunda särskild föreskrift erfordras om sättet för dylik tjänstemans underrättande om extra tågs gång, se motiveringen till § 15, pt 1.

Kravet, att föreståndare för bannmästaravdelning skall erhålla del av oröer om extra tåg, har ansetts tillbörligen beaktat dels genom föreskrift i denna punkt om skyldighet för station att skriftligen eller medelst telefon härom underrätta honom, dels genom en bestämmelse om skyldighet (se pt 14) för sträckvakt att underrätta sådana tjänstemän, när de färdas över hans bevakningsområde.

Det har inträffat, att, då tidtabellen för extra tåg av särskild anledning delgivits stationerna flera dagar innan extratåget skolat gå, banbevakningen omedelbart underrättats flera dagar i förväg. Då emellertid en sådan order ganska lätt kan, såsom ock veterligen förekommit,

i synnerhet när under mellantiden åtskilliga andra extratåg anordnats å samma sträcka, avglömmas av någon av banbevakningen, varigenom fara kan uppstå för säkerheten, har kommittén ansett sig böra intaga föreskrift, att delgivningen i regeln ej bör ske till ifrågavarande tjänstehavare tidigare än dagen före den, då extratåget skall gå.

Användandet av extratågssignaler anser kommittén böra och kunna, sedan bantelefon i stor utsträckning införts, inskränkas, enär skriftlig eller muntlig underrättelse alltid blir säkrare, och har kommittén i anledning härav intagit påpekande härav i D. R.

Kommittén vill emellertid framhålla, att frågan om banbevakningens underrättande icke heller med kommitténs förslag kan anses vara fullt tillfredsställande löst, enär banvakterna äro anträffbara å telefonen endast en kort stund om dagen (jfr den vid § 75, pt 1, åberopade utredningen). Såvitt kommittén kan finna, gives det ingen annan tillfredsställande lösning av denna fråga än att anordna från stationerna manövrerbara ringverk å linjen, på sätt skett i Tyskland, Danmark m. fl. länder.

Pt 12. På grund av en framställning från trafikinspektören vid 16 trafiksektionen av den 29 april 1915 har, i fråga om tillvägagångssättet vid utsändande av banpost, en ny föreskrift intagits därom, att banpost må av sträckvakt upprättas efter anmodan av vederbörande station. Fördelen härmed skulle vara den, att banpost ej behöfde sändas längre väg än erforderligt är, och att nödvändigheten att avsända tåg med varsamhetsorder på grund därav, att ej alla sträckvakter hunnit underrättas, skulle mera sällan komma i fråga.

Pt 13. Rörande underrättande av sträckvakter om extratågs gång har, på ofta förekommen anledning, bestämmelsen i Bantelefonordningens § 8 utvidgats därhän, att, om meddelandet mottagits medelst bantelefon av någon annan än sträckvakten själv, denne skall, så snart han erhållit meddelandet, underrätta stationen, att han mottagit ordern.

Pt 14. Den här intagna föreskriften, att sträckvakt skall om extratågs gång underrätta inom bevakningsområdet tjänstgörande ledare för arbetslag, saknas för närvarande, men torde vara av behovet påkallad.

Pt 15. Till ytterligare tryggnad av säkerheten har föreskrift intagits därom, att banvakt liksom ock förståndare för banmästaravdelning, vilka under tjänstgöring medelst småfordon eller till fots passera station, böra å densamma efterhöra, huruvida order om extra tågs gång finnes, på det att dessa tjänstemän, om de av någon an-

ledning icke erhållit dylikt meddelande, ej måtte bliva överraskade av tåget.

Pt 17. Angående anledningen till det undantag, som här föreskrivits i fråga om föreståndare för hanmästaravdelning, hänvisas till vad som anförts vid § 15, pt 1.

Pt 18. Enligt Sä. O., § 38, skall underrättelse till tåg, som möter, passerar eller passeras av extra tåg, lämnas å närmast föregående uppehållsstation. Denna bestämmelse är i det av Trafiksäkerhetskommittén avgivna förslaget till Driftförordning bibehållen oförändrad. I det för enskilda järnvägar gällande normalreglementet föreskrives blott att ifrågavarande tåg »skola vara på förhand genom vederbörande stationer underrättade», men har Svenska järnvägsföreningen uttalat sig för den i Sä. O., § 38, intagna bestämmelsen med det tillägg, att station, som sålunda underrättat tågpersonalen, skall omedelbart därefter telegrafiskt meddela korsnings- och förbigångsstation, att vederbörande tågpersonal erhållit kännedom om korsningen eller förbigången. Har icke sådant meddelande ingått, skulle ordern meddelas tåget å korsnings- eller förbigångsstationen. Styrelsen har vid avgivande av yttrande över förslaget till nämnda Driftförordning emellertid föreslagit, att underrättelsen i fråga skulle lämnas å mötande (passera) tågs utgångsstation eller, om ordern ej är ställd till denna, å det extra tågets slutstation (utgångsstation) samt att kontroll, att så ägt rum, skulle utövas å den enligt Sä. O., § 38, bestämda underrättelsestationen.

Sistnämnda förfaringssätt anser kommittén skulle komma att i en mängd fall leda till tillämpande av den föreslagna bestämmelsen i D. R. § 24, pt 19, och skulle detta underrättelseförfarande följaktligen mera sällan bliva enkla än det av Svenska järnvägsföreningen förordade, som dessutom från säkerhetssynpunkt är minst lika fördelaktigt och i övrigt närmare ansluter sig till Sä. O., § 38, mot vars bestämmelser i övrigt ingen anmärkning av Styrelsen framställts (jfr i övrigt motiveringen till § 51, pt 5).

Med det i Sä. O. använda uttrycket »uppehållsstation» torde hava avsetts dylik station med telegrafpåpassning och ifrågavarande bestämmelse i Sä. O. torde ock i regel hava tillämpats så. Kommittén har emellertid förtydligat bestämmelsen i antydd riktning.

Olika förfaringssätt tillämpas beträffande den tid, under vilken underrättelse till tågpersonal angående korsning med extratåg, som anordnats under längre tidrymd, skall meddelas. Å vissa trafiksektioner har dylik underrättelse

meddelats varje dag, varemot å andra trafiksektioner detta skett allenast viss tid, varefter tågpersonalen, som under tiden dessutom delgivits ordern dels genom anslag dels genom orderns införande i vederhörande orderjournaler, ansetts underrättad.

För att lätta den både för stationer och tågpersonal betungande ordergivningen har kommittén föreslagit, att underrättelsen om korsning eller förbigång med extratåg skall lämnas endast fem dagar från och med den dag, då ordern om det extra tågets gång skall tillämpas, och att, om densamma gäller även efter sagda tidsperiod, ordern skall införas i hemstationens orderjournal. Som en kontroll på att vederhörande tågpersonal verkligen erhållit underrättelsen har föreslagits, att vederhörande befäl å hemstationen skall förvissa sig om, att ordern behörigen kvitterats.

Som en ytterligare säkerhetsåtgärd har föreslagits, att alla blockstationer skola efter grafiska tidtabellen granska, att vederbörliga tåg bliva å stationen underrättade.

Pt 20. Föreskriften i denna punkt har intagits för att ej missförstånd må uppstå, huruvida tidtabell för extratåg, som förklarats skola gå »tillsvidare», skall fortfarande tillämpas, även efter ett tidtabellsskifte.

§ 25.

Underrättelse om inställande av tåg har föreslagits skola lämnas huvudsakligen i samma ordning som föreskrivits rörande anordnande av tåg.

Inom kommittén hade ifrågasatts, att underrättelsen om inställande av tåg alltid skulle lämnas å vederhörande korsnings- eller förbigångsstation. I denna sak har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, i fråga om tåg, som å sådan station enligt tidtabellen alltid har uppehåll, i sitt förslag till Driftförrättning intagit bestämmelse av nysnämnd innebörd, men i fråga om tåg, som å korsnings- eller förbigångsstationen skulle passera utan att göra uppehåll, föreslagit, att detta skulle underrättas å närmast belägna station, vid vilken uppehåll enligt tidtabellen alltid skulle äga rum.

Kommittén medgiver visserligen, att det ur säkerhets synpunkt icke kan sägas vara nödvändigt, att tåget i någotdera fallet underrättas förrän å korsnings- eller förbigångsstationen, men har för att få enhetlighet i ordergivningssystemet föreslagit samma underrättelsesätt i fråga om inställande av tåg som rörande anordnande av extra-

tåg. Det synes ock ifråga om genomfartståg vara fördelaktigt, att dylikt tåg å en föregående blockstation får under rättelse om att korsningen resp. förbigången är upphävd, för att tåget å korsnings- eller förbigångsstationen icke skall behöva minska hastigheten med hänsyn till en eljest väntad korsning eller förbigång.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har dessutom föreslagit, att om en föregående station i dylikt fall skolat underrätta ett tåg, vilket å korsnings- eller förbigångsstationen skall passera utan att stanna, om upphävande av denna anledning av korsning eller förbigång, och underrättelsestationen icke meddelat korsnings- eller förbigångsstationen, att så skett, sistnämnda station skall låta stoppa tåget utanför stationen och där skriftligen underrätta tåget. Detta förfarande synes kommittén vara ur säkerhetssynpunkt alldeles opåkallat, men ägnat att åstadkomma tidsutdräkt i tågets expediering, varför kommittén icke funnit anledning biträda detta förslag.