

KAP. VI.

§ 37.

Pt 1. I Sä. O. förekommande definition av dubbelspårig bana har kommittén ansett böra förtydligas genom att i sammanhang härmed definiera uttrycken »enkelspårsdrift» och »dubbelspårsdrift.»

Pt 2. I stället för nu brukliga uttrycken »uppgående spåret» och »nedgående spåret», vilka uttryck torde vara från alla synpunkter oegentliga, har kommittén föreslagit benämningarna »jämna spåret» och »udda spåret», vilka benämningar hänföra sig till, huruvida det ena eller andra spåret i regeln skall begagnas för tåg med jämna eller udda nummer.

Pt 3. Föreskriften, att tågen å dubbelspårig bansträcka skola ordnas så, att de mötas å linjen, har kommittén ansett böra utgå, då densamma anses sakna praktisk betydelse.

Sä. O. tar i betraktande allenast det fall av gång å orällt spår, då visst spår å dubbelspårig bansträcka ej kan befaras (se Sä. O., § 60). Fall kunna emellertid tänkas, då det är nödvändigt att låta enstaka tåg gå å orällt spår, utan att det andra spåret är ofarbart.

Pt 4. För ordergivningen erfordras olika benämningar å de två slag av enkelspårsdrift, som kunna ifrågakomma å dubbelspårig bansträcka.

Pt 5—9. Bestämmelserna om ordergivningen överensstämna i huvudsak med vad i § 24 föreslagits rörande underrättelse om extra lågs gång.

I fråga om underrättelse till tåg om korsning och förbigång vid partiell enkelspårsdrift har dock avvikelser från i nämnda § tillämpade princip gjorts, när det syns kommittén lämpligast att i själva ordern om den partiella enkelspårsdriftens inträdande även angiva förekommande korsningar och förbigångar. Ordergivningen blir härigenom enklare, då båda ordena kunna givas å samma station.

§ 38.

Pt 1. Bestämmelsen saknar motsvarighet i Sä. O. Enär linjeblockeringen ej kan användas för tåg å orätt spår, måste den antingen ersättas genom tåganmälan, varom bestämmes i D. R., § 40, pt 7, och § 41, eller ock måste, om så ej kan ske, blockposten upphöra att vara blockställe. Då någon form för själva huvudsignalens annullerande ej finnes, måste driftplatsen dock i senare fallet fungera i egenskap av signalpost.

Pt 2. Bestämmelsen i Sä. O. § 51, sista stycket, har utvidgats att gälla ej allenast för det fall, att signalinrättningen är i olag utan jämväl då någon annan del av linjeblockeringsanordningen är bristfällig. Däremot har bestämmelsen inskränkts till att gälla endast för det fall, att telegraf eller telefon saknas eller ej kan användas. Eljest kan nämligen platsen fortfarande tjänstgöra som blockpost, på sätt är föreskrivet i § 40, pt 6.

Pt 3. Vad här är föreskrivet, tillämpas redan nu i praktiken, ehuru bestämmelser därom saknas. Då en sådan förändring av driftplats natur emellertid medför tillämpandet av vissa bestämmelser, som eljest icke beröra platsen i fråga, har förhållandet ansetts böra i D. R. närmare reglementeras.

På grund av vad som anförts i motiveringen till § 5, pt 6, bör dock ej blockstation, som utgör gränspunkt emellan enkel- och dubbelspårig bansträcka, få förändras till signalstation.

I detta sammanhang vill kommittén även framhålla nödvändigheten av, att å signalstation platsvakten har tillgång till bantelefon och att sådan telefon helst finnes uppsatt på det ställe, där han under sin tjänstgöring i regeln hör vistas.

Pt 4. Denna, huvudsakligen från Stf. I, § 37 hämtade bestämmelse, har givits sådan formulering, att den tydligen angiver, vad den överlämnande tågexpeditören har att iakttaga.

Pt 5. Bestämmelserna i denna punkt, som sakna motsvarighet i Sä. O., äro nödvändiga för att göra en signalstations övergång till blockstation och tvärtom kända för de blockställen, med vilka samarbete i fråga om tågrörelsen skall äga rum.

§ 39.

Pt 1. Bestämmelserna i denna pt hava sin motsvarighet i Sä. O., § 51. Bestämmelserna om iakttagande av

korsningar och förbigångar hava emellertid här inordnats som ett led i iakttagandet av ordningsföljden, ej som en därifrån fristående sak, vilket förstnämnda otvivelaktigt torde vara riktigare.

Pt 2. Principen om rumsavstånd, varpå tågrörelsen ju är byggd, finnes ej uttalad i Sä. O., men har så skett här i syfte att bättre belysa innebörden av föreskrifterna om tåganmälan.

Pt 3. Det första av de här angivna villkoren finnes redan uttalat i Sä. O., men däremot icke det andra villkoret, ehuru detsamma genom utväxlandet av meddelanden »Kan 0 avgå?» och »Klart 0» för närvarande i praktiken tillämpas. För säkerhetens tryggnad torde jämväl det senare villkoret vara nödvändigt, ehuru för kontroll å rumsavståndets iakttagande enligt kommitténs åsikt (jfr § 41, pt 6 och 7) icke alltid kräves utväxlandet av nämnda meddelanden.

Pt 4. Grundvillkoret att en blocksträcka skall i sin helhet vara fri, innan ett tåg utsläppes på densamma, har ansetts vara uppfyllt även i det i denna punkt angivna fall, enär säkerheten ansetts behörigen tillvarata genom bestämmelserna i § 38, pt 4.

Bestämmelserna äro emellertid av den art, att de böra för att lättare kunna av personalen förstås, åskådliggöras genom en ritning med nödiga förklaringar, varför kommittén i D. R. intagit sådan ritning.

Pt 5. Såsom medel till rumsavståndets betryggande anser kommittén tåganmälan och linjeblockeringsåtgärder fullt likvärdiga och att i det syftet det ena medlet icke är erforderligt, där det andra begagnas. För att klart framhäva detta och för att få bestämmelserna tydligare, har kommittén funnit lämpligt att uppdelade dessa bestämmelser i olika §§ allt eftersom man har att göra med en sträcka *med* linjeblockering eller *utan* linjeblockering.

§ 40.

Pt 1—3. Bestämmelserna ansluta sig i huvudsak till Asb. §§ 36, 37, 38 och 40.

Pt 5. Då linjeblockeringsåtgärder vidtagits för ett tåg, som utgått å blocksträcka, men detta av en eller annan anledning icke kommer att framgå över hela blocksträckan, måste vissa åtgärder vidtagas med blockeringsanordningarna för att ånyo få sträckan frigifven, varom föreskrifter ansetts behöfliga.

Pt 6. Här intagna bestämmelser äro nya och äga samband med föreskriften i § 38, pt 2.

Då linjeblockeringsåtgärder icke kunnat vidtagas eller då dylika åtgärder icke få vidtagas, måste dessa åtgärder givetvis ersättas med tåganmälan.

Det bör vara en lättnad för tågrörelsen, att blocksträckorna å linjen i fråga få bibehålla sin förutvarande indelning, vilket kan ske genom anordnande av tåganmälan medelst telegraf eller telefon.

Pt 7. Då å dubbelspårig bansträcka med linjeblockering endast det ena spåret trafikeras, skulle ju för tåg, som går å rätt spår, linjeblockeringsåtgärder kunna vidtagas och ersättning för dessa, d. v. s. tåganmälan erfordras endast för tåg, som går å orätt spår. För enkelighets skull har emellertid kommittén föreslagit tåganmälan för tågen i båda riktningar, vilket dock icke borde utesluta vidtagande av linjeblockeringsåtgärder för den tågriktning, för vilken detta kan ske.

Kommittén har vidare ansett den omständigheten, att hinder förefunnits å hufvudspår å vare sig enkel- och dubbelspårig bansträcka, kräva särskild försiktighet med hänsyn till det tåg, som först utgår å sådant spår efter det hindret anmälts vara avlägsnat och har därför föreslagit, att för sådant tåg utförlig tåganmälan skall äga rum jämsides med att linjeblockeringsåtgärder i vanlig ordning vidtagas.

Pt 8. Motiveringen till § 41, pt 14, åberopas.

§ 41.

Pt 2. För vinnande av korta benämningar å de olika slagen av tåganmälan hava begreppen »enkel» och »utförlig» tåganmälan införts.

Pt 3—4. Enligt Sä. O. är förutsättningen för avläsande av anmälan »tåg in» för ett tåg den, att, sedan tåget inkommit, dess befälhavare skall hava »förklarat, att linjen är klar» eller »beträffande passerande tåg, dess slutsignal iakttagits.» Kommittén har emellertid på skäl, som anföras i annat sammanhang, föreslagit borttagandet av tågbefälhavarens »klart efter» och har i stället som villkor för anmälan »0 in» föreslagit, att tåget skall hava »fullständigt inkommit och infartssignalen återställt till stopp».

I § 47, pt 11, har föreslagits, att infartssignal må återställas till stopp, även om någon del av tåget står utanför driftplatsens område. Men då blocksträckan i dylikt

fall dock icke är fullständigt fri, bör den åtgärd, varigenom blocksträckan frigives, nämligen anmälan »0 in», givetvis icke företagas, förrän tåget fullständigt inkommit.

Beträffande anmälan »0 ut» och »0 in» har kommittén föreslagit tidsuppgifts avtelegraferande, endast då tåget icke avgått resp. icke ankommit i tidtabellsenlig tid. Då tåget avgått resp. ankommit i rätt tid, skulle detta däremot icke avtelegraferas, utan skulle anses ligga i frånvaron av tidsuppgift, varigenom en förkortning i den regelbundna tåganmälan också skulle ernås.

I fråga om den tid, som skulle angivas vid tidsuppgifts lämnande, har kommittén dryftat, huruvida för avgående tåg borde angivas den tid, då avgångssignal givits eller då tåget verkligen avgått. Då emellertid den blockstation, till vilken »0 ut» anmälts, kan, om förstnämnda tid anmäles, bli missledd i fråga om den verkliga avgångstiden för tåget och på grund därav vidtaga olämpliga anordningar, t. ex. i fråga om den ordning, i vilken tåg vid korsning å stationen böra intagas eller i fråga om växlingsarbetes förtidiga avbrytande, har kommittén ansett, att den verkliga avgångstiden bör anmälas.

Pt 5. Bestämmelserna i denna punkt, som stå i samband med bestämmelserna i § 39, pt 2 och 3, avse att klarlägga en princip, som för närvarande ej är beaktad, nämligen att meddelandena »kan» och »klart» böra utväxlas endast mellan blockstationer. Härom finnes nu intet stadgande, men praktiseras så, att, då telegrafpassning inrättas vid plats, där tågmöte ej är avsett att äga rum och ej kan äga rum, utförlig tåganmälan utväxlas. Detta är givetvis oegentligt, enär en dylik plats i sådant fall skulle kunna tänkas giva »klart» åt båda de angränsande blockstationerna utan att kunna samtidigt mottaga de från båda hållen kommande tågen.

Anmälan »0 ut» och »0 in» böra däremot i regeln utväxlas mellan angränsande blockställen. Dock bör, om telegrafblockpost finnes mellan två blockstationer och utförlig tåganmälan skall äga rum, anmälan »0 ut» göras även från den ena blockstationen till den andra, på det att sistnämnda blockstation må veta, huruvida tåg i riktning mot stationen finnes å blockstationssträckan eller ej.

Pt 6 och 7. Bestämmelserna om användande av enkel eller utförlig tåganmälan hava avfattats från den synpunkten, att utförlig tåganmälan skall användas, då särskild kontroll kan anses vara påkallad därå, att veder-

börande sträcka icke är ställd till förfogande för låg i motsatt riktning.

Pt 8. Av de här föreslagna villkoren åsyftas med det första och andra att rumsavståndets iakttagande därigenom må kontrolleras. Det tredje villkoret är intaget, emedan kommittén ansett, att en blockstationssträcka icke bör få ställas till förfogande hur långt i förväg som helst.

Pt 9. Kommittén har i sitt förslag upptagit en bestämmelse om s. k. »villkorligt klart». Detta tillvägagångssätt har nämligen, utan att i Sä. O. hava något stöd, tillämpats och kan det i vissa fall hava praktisk betydelse för ernående av en snabb tågexpediering. Någon risk ur säkerhetssynpunkt anses icke vara därmed förbunden om framställningen icke göres för tidigt. Då det endast är den blockstation, som skall avsända ett tåg omedelbart efter det ett annat i motsatt riktning gående inkommit, som kan veta, huruvida »villkorligt klart» för ändamålet erfordras eller ej, har initiativet ansetts böra tagas av denna blockstation.

Pt 10. Bestämmelsen är en följd av föreskriften i pt 5. Om nämligen å blockstationssträckan A—C (se det i D. R. intagna exemplet I) finnes en telegraf- eller linjeblockpost *Blp*, så kan, sedan tåg nr 0 inkommit till A, C ej »giva klart» till A för tåg nr 00, förrän C vet, att tåg nr 0 inkommit till A. Detta vet ej C utan vidare, enär »0 in» för tåg nr 0 ju skall anmälas av *Blp* till C och av A till *Blp*.

Förhållandet blir ensartat om *Blp* är en driftplats, som för det ena tåget tjänstgör som signalstation och för det andra som blockstation.

Pt 11. Ställandet till förfogande av orätt spår å dubbelspårig bansträcka, å vilken partiell enkelspårsdrift är anordnad, har ansetts böra omgärdas med flera försiktighetsmått. Dels bör utförlig tåganmälan äga rum, enär linjeblockeringen, om sådan finnes, icke kan för tåget användas, dels bör i såväl frågan »kan» som i svaret »klart» uttryckligen angivas, å vilket spår det är fråga om att utsända tåg.

Pt 12. I § 35 av »Instruktion för stationsföreståndare» föreskrives, att telegrammet »klart 0» icke får avtelegraferas, förrän den för ifrågavarande tåg tjänstgörande stationsföreståndaren egenhändigt med sin signatur underskrivit detta. Denna föreskrift, som nästan är omöjlig att följa och för övrigt är utan större betydelse för trafiksäkerheten, står i viss mån i strid mot Sä. O:s § 55,

mom. 3, och torde med anledning härav böra anses icke vidare gälla. Sistnämnda bestämmelse har av kommittén upptagits med vissa ändringar. Sålunda har ordet »genast», som i det närmaste återkallar den medgivna lättningen, utbytt mot »snarast möjligt». Vidare har bestämmelsen, till följd av de föreslagna ändringarna i tåganmälan omfattning, utsträckt att gälla även för meddelandet »0 in». Att den bör gälla även vid detta meddelande, då allenast enkel tåganmälan utväxlas, ligger i sakens natur. Den har emellertid ansetts erforderlig, även då utförlig tåganmälan utväxlas. I sådant fall är nämligen anmälan »0 in» grundläggande för meddelandet »klart». Skall »klart 0» lämnas av den station, som mottagit »0 in», ligger det sålunda samma vikt vid anmälan »0 in», vare sig tåganmälan är enkel eller utförlig. I händelse »klart 0» skall lämnas av den station, som anmält »0 in», ligger visserligen ej samma vikt uppå sistnämnda anmälan. Att skilja på dessa båda fall har emellertid ansetts vara att onödigt inveckla saken. Härtill kommer, att vid omkastning av tågens ordningsföljd, skyldigheten att giva »klart 0» kan övergå från den ena stationen till den andra.

Slutligen har för vissa viktigare fall föreskrivits, att tågexpeditörens signatur ovillkorligen måste vara inskriven, innan en blockstationssträcka får ställas till förlofande.

Pt 13. Det här ifrågasatta fallet kan tänkas inträffa, då tåg återgår till blockställe och ej alls kan fortsätta eller kan fortsätta först efter en viss tidrymd, under vilken måhända ett tåg i motsatt riktning lämpligen anses böra först befara sträckan. Bestämmelsen saknar motsvarighet i Sä. O.

Pt 14. I nu gällande bestämmelse för tåganmälan finnas inga föreskrifter om meddelande angående påskjutningslokomotiv. Då sådana emellertid otvivelaktigt äro ur säkerhetssynpunkt nödvändiga som kontroll därå, att påskjutningslokomotivet inkommit till blockstation, innan tåg ånyo utsändes på sträckan, har kommittén föreslagit sådana föreskrifter.

Pt 15. För de fall, då tåg skall befara endast en del av en sträcka mellan två blockställen, hava hittills icke funnits några bestämmelser i tåganmälningshänseende. Då emellertid för berörda åtgärder kräves stor försiktighet, har kommittén sökt fylla denna brist genom de under denna punkt föreslagna bestämmelserna.

Pt 16. Kommittén har i detta fall liksom i fråga om åtskilliga andra meddelanden rörande drifttjänsten ansett sig böra medgiva användandet av telefon i betydligt större utsträckning än vad som nu är tillåtet. Användandet av telegraf har likväl fortfarande ansetts böra vara regeln, enär den kvarstående skriften å telegrafremsan torde få anses äga större beviskraft än en anteckning om ett telefonmeddelande.

§ 42.

Pt 1. Enligt Sä. O. må tåganmälan utföras med telefon i det fall, då denna icke kan verkställas medelst telegraf. Då emellertid förfarings sättet därvid icke finnes närmare bestämt, men föreskrifter härom synas vara från säkerhetssynpunkt erforderliga, har kommittén föreslagit sådana för dylika fall.

Därvid har uteslutits föreskriften i Sä. O., att tåganmälan i dylikt fall skall verkställas av stationsföreståndaren (tågexpeditören) personligen. Detta har nämligen med hänsyn till de villkor, som i § 8 uppställts för telefonering av i D. R. föreskrivna meddelanden och som i § 41 uppställts för anmälan »klart 0» och »0 in», syntts vara överflödigt och inkräktar onödigtvis på tågexpeditörens (platsvaktens) tid.

§ 43.

Från redaktionell synpunkt har det visat sig ändamålsenligt att sammanföra bestämmelserna om hinder å blocksträcka i en särskild §.

Pt 6. De här omtalade skyltarna användas redan nu och torde därför, då de visat sig praktiska, böra i D. R. föreskrivas användning av sådana.

Såsom av pt 1, jämförd med denna pt framgår, äro hinderskyltarna avsedda att användas även i andra fall än sådana, då »hinder för tåg» skall anmälas. Detta förhållande kan möjligen anses vara i viss mån oegentligt, men har kommittén ansett, att denna oegentlighet är oväsentlig gent emot fördelen av att kunna för alla fallen använda samma slags skylt.

§ 44.

Pt 1. Det har varit ifrågasatt vid Statens järnvägar att upprätta ett särskilt formulär till tåganmälningsbok för enkelspårig och ett särskilt för dubbelspårig bansträcka. Med de ändringar i avseende å tåganmälningsförfarandet,

som av kommittén föreslagits blir detta ej möjligt, när både enkel och utförlig tåganmälan kunna ifrågakomma å bansträckor av båda slagen. Man kunde i stället tänka sig ett formulär för enkel och ett för utförlig tåganmälan. Skillnaden mellan dessa båda formulär bleve emellertid ej så stor, att denna anordning i sin helhet kunde betraktas som praktisk, varför kommittén stannat vid att föreslå ett enda dylikt formulär.

Till följd av ett välvilligt erbjudande från Bergslager-
nas järnvägars sida har det sålunda föreslagna formulä-
ret provats å nämnda järnvägar och därvid befunnits vara
lämpligt.

De i denna § införda förklaringarna äro avsedda att
åtryckas de lösa pärmar, som kommittén förutsätter
komma att tillhandahållas för tåganmälningsböckerna.

Pt 3. Telegrammet »Kan 0 avgå» har ansetts ej be-
höva införas, då dess bevarande i tåganmälningsboken
ej har någon beviskraft.