

KAP. VII.

§ 45.

Pt 1. Dessa bestämmelser förete i förhållande till de nu gällande allenast två smärre ändringar. Genom den ena har skarpare framhållits, att genomfartståg endast i undantagsfall får intagas å annat än i huvudtågväg ingående spår. Genom den andra hava bestämmelserna om insläppande av tåg vid korsning och förbigång begränsats att gälla för sådana stationer, där icke allmänhetens tillträde till plattformerna förmedlas genom persontunnel eller bro.

Pt 2. I § 41 av Sä. O. utsäges, vilken myndighet det åligger att bestämma tågspår. Denna bestämmelse hör, enligt kommitténs förmenande, hemma i vederbörande arbetsordning och har förty icke intagits i D. R.

Rörande bestämmelsens avfattande i arbetsordningen vill kommittén framhålla önskvärdheten därav, att ordinarie tågspår måtte, sedan förslag avgivits av vederbörande stationsföreståndare, få fastställas av trafikinspektören efter samråd med baningenjören.

Pt 4. Rörande omfattningen av stationsföreståndares (tågexpeditörs) nuvarande befogenhet att göra tillfälliga ändringar i tågspårens begagnande torde, på grund av bestämmelsens formulering i Sä. O., en viss tvekan råda. Då kommittén emellertid anser en sådan befogenhet för tågexpeditör i vissa fall nödvändig för tågexpedieringens obehindrade gång och icke kunnat finna någon risk vara förenad därmed, förutsatt att erforderliga säkerhetsåtgärder iakttagas, har kommittén formulerat bestämmelsen i denna riktning.

§ 46.

I Sä. O. förekommande föreskrifter angående växlars läge och handhavande äro dels ofullständiga, dels fördelade på olika paragrafer, nämligen §§ 25, 42 och 43, delvis beroende på, huruvida det är fråga om växel å linjen eller å station. Dessa olägenheter har kommittén sökt avhjälpa genom att utöka bestämmelserna och sam-

manföra dem i en paragraf, omfattande växlar såväl på station som å linjen.

Pt 1. Bestämmelserna i B. F., § 07, pt 1 och 2, därom, att normalläge skall finnas och huru detta anges å lokalt omläggbara växlar ävensom att nummer skola finnas å växlar och spårspärrar, hava ansetts böra här intagas. För fullgörande av i pt 2 meddelad föreskrift är den i pt 1 föreslagna bestämmelsen, att normalläget skall beaktgöras för personalen, såvida det ej framgår av omställningsanordningen, erforderlig.

Pt 2. Kommittén har rörande växel i tågspår intagit föreskrift, att sådan växel alltid skall intaga normalläge, då den icke skall användas i det andra läget. Kommittén har varit betänkt på att föreslå samma föreskrift rörande alla växlar, enär det kunde vara till lättnad för personalen att på förhand veta, huru en växel ligger, då densamma skall tagas i bruk. Då emellertid personalen genom en sådan bestämmelse visserligen icke skulle fritagas från skyldigheten att, då rörelse över växel skulle äga rum, förvissa sig om, att växeln låge rätt, men tillvaron av en sådan bestämmelse lätt kunde tänkas fresta personalen att alltför mycket lita på och således åsidosätta undersökningen av växelns läge, har det synts kommittén lämpligast att begränsa föreskriften att gälla endast växlar i tågspår, där man ju alltid har den noggranna tågvägsinspektionen att lita till.

Till innebörden av bestämmelserna om växels läge skall kommittén återkomma vid behandling av frågan om tågvägsinspektion.

Pt 3. Den nu gällande föreskriften i Sä. O., § 43, har fullständigats i fråga om läget av skyddsväxlar och spårspärrar.

Pt 4. Med förslaget, att växel i tågväg eller växel resp. spårspärr till skyddande av tågväg får omläggas endast av därtill utsedd personal, avses att förhindra, att dylik växels resp. spårspärrs läge förändras utan den därför ansvarige tjänstemannens vetskap.

Den särskilda föreskrift, som stadgats angående rätt och skyldighet för viss tågtjänsteman att i på förhand bestämda fall omlägga växel, har föranletts av behovet att särskilt på enmanstationer utan växelförregling möjliggöra en snabbare tågexpediering. Det närmare tillvägagångssättet härvid behandlas i § 48, pt 7, sista stycket.

Pt 6. I fråga om medväxel å linjen har ändring gentemot nu gällande bestämmelser skett i anslutning till av kommittén föreslagna bestämmelser i ämnet i B. F., § 08, pt 20.

Pt 7. En särskild benämning å den tjänsteman, som skall bevaka växel, har ansetts vara erforderlig.

Pt 8. Behovet av en förklaring, när växel får anses vara »bevakad», vilket påpekats av Malmsslättskommisjonen, har beaktats här.

Pt 9. Bestämmelsen, som ansluter sig till föreskrifterna i pt 5 och 6, anses nödvändig på grund av att tvekan uppstått, huruvida sådan växel eller spårspärr skall under angivna förhållande få anses vara låst. Den föreslagna föreskriften torde vara från säkerhetssynpunkt betryggande samtidigt därmed, att densamma torde i viss mån underlätta tågexpedieringen å mindre stationer.

Pt 10. Kommittén har ansett lämpligt att särskilt framhålla de skyldigheter, som åligga växelvakt, nämligen dels att kvarstanna å poststället och dels att aktgiva på alla å hans bevakningsområde befintliga växlar samt å fordon, som kunna inkomma i tågvägen.

Pt 11. Bestämmelsen ansluter sig till föreskriften i pt 4.

Pt 12. Med anledning av förslagen i § 64 om olika största tillåtna hastighet i förreglade och oförreglade växlar, måste tåg underrättas på förhand om upphävande av förregling. Dyligt upphävande kan inträffa, då fel förefinnes å vare sig växel, förreglingsledning eller signalinrättning.

Pt 13. Bestämmelsen om de åtgärder, som vid uppkomna felaktigheter å växel skola vidtagas, har kommittén upptagit från de föreskrifter, som härutinnan förefinnas i § 46 av Asb.

I samband härmed vill kommittén framhålla det önskemål, att stationerna tilldelas verktyg för avhjälpande av mindre felaktigheter å förreglingsanordningarna och att montörerna lämna personalen undervisning om, huru därvid bör förfaras. Detta system tillämpas, enligt vad kommittén har sig bekant, å en större enskild järnväg.

§ 47.

Pt 1. Bestämmelsen i andra stycket, som motsvarar § 4 i nuvarande Si. O., har, jämlikt de i missivet angivna principer, ansetts böra överföras till D. R.

I avseende å bestämmelsens omfattning har det ansetts böra tydligt utsägas, att även *tågpersonalen* skall underrättas om förändringar i avseende å signaler. Enär det ansetts nödvändigt, att personalen underrättas om förändringar i avseende å huvud- m. fl. signaler, måste det vidare anses påkallat, att huvud-, genomfarts- och för-signaler för varje särskild bansträcka finnas förtecknade i

ordningsföljd, och att denna förteckning utdelas till personalen. Kommittén har i anledning härav infört föreskrift om, att dylik förteckning skall finnas, och har föreslagit, att densamma skall intagas i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen».

Pt 2. Vid behandling av frågan om huvudsignals normalställning har ifrågasatts införande av allmänna bestämmelser för sådana fall, då det kunde vara fördelaktigt att, i likhet med vad som f. n. är medgivet för vissa stationer och lastplatser å bandelen Boden—Kiruna, göra avvikelser från grundsatsen, att huvudsignals normala ställning skall vara stopp. Kommittén, som visserligen inser, att en viss ekonomisk vinst i form av personalbesparing härigenom kunde uppstå, kan dock icke förorda en sådan anordning på huvudbanor, där den endast torde kunna tänkas ifrågakomma i förbindelse med automatisk linjeblockering. Sådan blockering har emellertid ännu ej kommit till utförande i Sverige, i anledning varav kommittén ansett sig ej böra taga hänsyn till dylik anordning vid driftreglementets utarbetande.

Pt 3. En särskild benämning å den tjänsteman, som har till åliggande att omställa huvudsignal, har ansetts böra fastställas i D. R.

Pt 4. Av skäl, som vid § 48 närmare anföres, har kommittén icke ansett sig böra föreskriva, att tågvägsinspektör skall vid sin tågvägsinspektion kontrollera, att huvudsignal visar tydlig stoppsignal. Då det emellertid inträffat, att oriktig eller otydlig signalbild visats mot ankommande tåg av den anledning, att infartssignalens lykta icke varit fullt upphissad, har kommittén funnit här föreslagna föreskrift behöflig och lämplig i st. f. den kontroll av tågvägsinspektör härutinnan, som nog kunde vara önskvärd, men som icke anses kunna påfordras.

Denna föreskrift äger samband med bestämmelsen i B. F., § 08, pt 16, därom att huvudsignal skall vara så beskaffad, att grönt sken ej kan framträda mot linjen, om ej lykta är fullt upphissad.

Pt 5. Liksom i fråga om växlar har det i fråga om huvud- m. fl. signaler visat sig vara från säkerhetssynpunkt nödvändigt, att det är på förhand bestämt, vem som skall äga att omställa dylika signaler.

Pt 6. Föreskriften, att, sedan körsignal givits, signalen skall, särskilt då korsning eller förbigång skall äga rum, vara bevakad, grundar sig därpå, att möjlighet bör finnas att, om hinder uppstår för insläppande av ett tåg, omedelbart kunna återställa signalen till stopp.

Kravet att huvudsignal skall vara låst, då den ej är bevakad, avser att förebygga, att obehörig person skall kunna manövrera signalen. Exempel härpå hava nämligen anförts, och synes detta böra genom någon åtgärd förebyggas. I samband härmed har bestämmelse intagits i B. F., § 08, pt 24, därom, att signal, som ej manövreras från ställverk, skall vara försedd med låsinrättning.

Pt 7. Samma motivering som till § 46, pt 8 och 9.

Pt 8. Den allmänna bestämmelsen härom i S. O., kap. I, pt 8, har ansetts böra i mera bestämd form intagas här, på grund av den särskilda vikt, som ligger däruppå, att signalvakt har nödiga signalredskap till hands.

Pt 9. Överförandet av tillstånd till signalvakt att visa körsignal är för närvarande, där ej stationsblockering eller tågvägsspärr finnes, förenat med vissa svårigheter.

På en del ställen har, enligt vad kommittén erfarit, föreskriften i Sä. O., § 43, mom. 3, tolkats så, att den tjänsteman, som i stationsföreståndarens ställe verkställer tågvägsinspektion, skulle äga befogenhet att lämna signalkarl tillstånd att visa körsignal, en tolkning, som enligt kommitténs förmenande icke kan hava fog för sig, då stationsföreståndaren (tågexpeditören) därigenom skulle berövas möjligheten att medelst huvudsignalerna leda tågrörelserna å stationen.

Å andra ställen lämnas dylikt tillstånd genom ring-signaler antingen medelst särskilda ringverk eller medelst bangårdstelefon. Då en ringsignal lätt kan missförstås och även lätt kan givas av obehörig person, anser kommittén detta sätt vara olämpligt.

Dessutom användes emellanåt t. ex. vid tågmöten å mindre stationer för ändamålet en handsignal, vanligen signalen »klart», vilken utväg ej heller är fullt tillfredsställande, enär missförstånd härvid icke äro uteslutna.

För att vinna full trygghet för, att signalerna handhavas på behörigt sätt ävensom för att ernå en viss lättnad vid tågexpedieringen anser kommittén, att signalerna böra, där ej stationsblockering eller tågvägsspärr finnes, vara så anordnade, att de kunna manövreras av tågexpeditören (platsvakten) personligen; och har föreskrift härom intagits i B. F., § 08, pt 21.

Pt 10. De försiktighetsmått, som i denna punkt föreskrivas, må synas självklara. Då man föreskriver, att signalvakt ej får ställa huvudsignal till kör utan order, bör man ock å andra sidan, såsom här i första och andra styckena skett, ange de fall, då dylik order icke skall utan vidare följas.

Förbudet att ställa huvudsignal till kör, innan vägövergång, som bevakas av driftplats, avstängts för vägfarande, här visat sig erforderlig, då motsatt förfaringsätt mot det här föreskrivna ofta förekommer och haft olyckshändelser till följd.

Pt 11. Kommittén har beaktat Malmslättskommissionens uttalande (sid. 193—194) angående huvudsignals återställande till stopp, och har föreslagit bestämmelser (jfr §§ 41 och 47) i huvudsaklig överensstämmelse med detta uttalande. Kommittén har dock ansett infartssignalen böra återställas till stopp även i det fall, att tåg stannat å driftplats så, att en del av detsamma står utanför platsens område, detta emedan, om i dylikt fall annat tåg skulle av misstag utsläppas från bakomliggande blockställe, ett större skydd skulle beredas det förstnämnda tåget därigenom, att signalen står på stopp.

Vidare har ifråga om den tidpunkt, då huvudsignal senast skall återställas till stopp, kommittén ej upptagit Malmslättskommissionens förslag om en viss tidsfrist här för utan tänkt sig, att detta skulle ske omedelbart efter tågets ankomst. För att detta ej skall föranleda svårigheter böra enligt kommitténs mening även å oförreglad station signalerna vara centralt ställbara, varom föreskrift intagits i B. F. Den personalbesparing, som i vissa fall skulle möjliggöras med Malmslättskommissionens förslag, torde jämväl vinnas med kommitténs förslag.

Pt 12. Vad här föreskrivits, motsvaras av vad Malmslättskommissionen i detta hänseende föreslagits.

Pt 13. Bestämmelserna äro avfattade i huvudsaklig överensstämmelse med § 34 av Sä. O., sådan denna § lyder enligt tillägg nr 8, dock med nedanstående avvikelser.

Då fråga är om utfartssignal, synes ej nödvändigt att underrätta tåget å en föregående station.

Stoppsignal med handsignalmedel bör visas vid huvudsignalmasten, även om tåget är underrättat å en föregående station. Att visa denna stoppsignal »så länge huvudsignalen är på nämnda sätt obrukbar» (d. v. s. så att ej körsignal men väl stoppsignal kan givas) synes vara överflödigt, såvida man icke vill förklara huvudsignalen ogiltig, vartill anledning emellertid icke synes föreligga. Kommittén har därför föreslagit, att stoppsignal med handsignal skall anordnas blott »då tåg väntas», och detta för att erhålla en motsvarighet till signalen till tågs framsläppande med handsignal.

I fråga om sättet för givande härvid av signal till tågs framsläppande har kommittén icke kunnat finna något

behov av att denna signal gives med signaltavla, då man därigenom ingenting vinner ur säkerhetssynpunkt, men gör förfarandet onödigt omständligt. Kommittén anser sålunda att signal i nu ifrågavarande fall lämpligast hör givas med handsignal.

I fråga om den signal, som härvid vore lämpligast, skulle det kunna ifrågasättas att använda signal 50 (kör), men då denna signals dagsignalbild enligt kommitténs mening icke är lätt iakttagbar på längre avstånd, finner kommittén det vara bäst att som signal till tågs framsläppande använda växlingssignalen »framåt».

Pt 14. Bestämmelserna för det fall, då stoppsignal ej kan givas med huvudsignal, hava i överensstämmelse med vad i tillägg nr 8 till Sä. O. föreskrives, fullständigast så, att den provisoriska stoppsignal, som skall ersätta huvudsignalen, skall omedelbart anordnas, vare sig hinder för tågs framsläppande för ögonblicket förefinnes eller ej. Endast härigenom kan nämligen principen, att plats med växel alltid skall vara skyddad av stoppsignal, anses vara upprätthållen. Till följd härav kan ej alltid stoppsignalen lämpligen visas av signalkarl, utan bör även ställsignal härför få användas.

I fråga om, var denna provisoriska stoppsignal skall anordnas, har kommittén ansett säkrare, att signalen anordnas vid försignalen i stället för vid infartssignals mast, varigenom den provisoriska stoppsignalen kan annullera eventuellt från försignal given signal »från huvudsignalen kan väntas stopp». Placeringsfrågan sammanhänger ock därmed, att kommittén föreslagit, att, om väntat tåg icke hunnit underrättas å en föregående blockstation, den provisoriska stoppsignalen skall förstärkas med knallsignaler. Hinna sådana utläggas, medhinnas ock anordna stoppsignalen vid försignalen. I fråga om utläggande av knallsignaler har i förberörda tillägg föreskrivits, att de skola anbringas »därest hinder för väntat tågs intagande å stationen finnes och lokomotivföraren icke i förväg å annan plats underrättats om förhållandet». Då man icke i förväg kan veta, om hinder kommer att uppstå, böra knallsignalerna enligt kommitténs åsikt anbringas utan avseende härå.

Pt 15. Då försignal ej kan visa signalen »från huvudsignalen kan väntas stopp», hör ersättningssignalen uppställas å samma plats, som den felaktiga försignalen, enär föraren redan där bör börja sakta farten, om huvudsignalen visar stopp. En lämplig ersättningssignal har sig-

nal 2 (varsamhet) ansetts vara. Föregående underrättelse till tåget har ansetts överflödig.

Pt 16. Meddelande av underrättelse till tåget angående sådan bristfällighet hos genomfartssignal, att den ej kan återställas i normalställning, har ansetts nödvändig, enär föraren eljest skulle kunna mötas av stopp från infartssignalen och »genomfart tillåten» från genomfartssignalen, vilket bleve en falsk signalbild.

Pt 17. Föreskriften i första stycket är hämtad ur Asb. § 35, men har avfattats så, att den gäller även för det fall, att växelförregling icke finnes anordnad.

Då linjeblockeringsåtgärder ej få vidtagas, kunna med linjeblockeringen förbundna huvudsignaler ej manövreras, varför dessa i dylikt fall böra anses ogiltiga.

Undantaget i fråga om plats, där skyddssignal finnes uppställd, har ansetts påkallat med hänsyn till dylik plats farliga beskaffenhet. Det fall, varom fjärde stycket handlar, torde vara sällsynt. I händelse dylikt fall inträffar, bör givetvis signalen givas utanför växeln i det spår, som skall befaras.

§ 48.

De bestämmelser om tågvägsinspektion, som inrymmas i Sä. O., § 43, mom. 2 och 3, samt Stf. I., § 45, hava länge erkänts vara ofullständiga och torde i synnerhet vid stationer med växelförregling hava lämnat rum för olika tolkningar beträffande inspektionens omfattning och utförande. Kommittén har därför i likhet med Malm-slättkommissionen funnit tydligare föreskrifter härutinnan nödvändiga.

Vid behandlingen av denna fråga har ett av säkerhetsinspektören uppgjort utförligt förslag till dylika föreskrifter förelegat i kommittén, över vilket förslag kommittén i skrivelse till Styrelsen av den 10 juli 1915 yttrat sig.

Pt 1. Bestämmelsen om användande av biträdande tågvägsinspektör har kommittén givit en mera kortfattad lydelse än motsvarande bestämmelse i säkerhetsinspektörens förslag, och håller kommittén före, att man med den avfattning av bestämmelsen, som kommittén föreslagit, vinner samma mål. I full anslutning till uttalandet, att tågvägsinspektionen är ett det ansvarsfullaste åliggande, anser kommittén likväl icke lämpligt att upptaga förslaget att till biträdande tågvägsinspektör »så vitt möjligt utvälja tjänstemän i graderna närmast stationsföreståndare», då en sådan föreskrift ofta skulle betinga

en ökning i antalet tjänstemän av högre grad och sålunda medföra ökade stationskostnader utan att erbjuda större trygghet. Kommittén förmenar nämligen, att en sådan detalj av säkerhetstjänsten som tågvägsinspektionen, hur ansvarsfull den än må vara, på ett fullt betryggande sätt kan, även på större stationer, utföras av sådana tjänstemän av lägre grad, om vilkas erfarenhet och pålitlighet vederbörande befäl icke hyser något tvivel.

Stationsföreståndares skyldighet att kontrollera biträdande tågvägsinspektörs sätt att utföra honom givet uppdrag anser kommittén höra till dennes allmänna åligganden och framgår denna hans skyldighet av i § 11 intagna allmänna föreskrifter.

Vad beträffar förslaget att fördelningen av göromålen mellan de som tågvägsinspektörer tjänstgörande befattningshavarna skulle på förhand vara för växlingspersonal m. fl. kungjord, anser kommittén, att en sådan bestämmelse icke skulle kunna bli av någon praktisk betydelse, enär ett kungörande på förhand icke kan tänkas, så snart ändring i fördelningen av göromålen oförmodat måste vidtagas.

Pt 4, 5 och 6. Säkerhetsinspektörens förslag om »tågvägsbeskrivning» å station, där fullständig växelförregling saknas, finner kommittén vara onödigt omständligt. Vid utförande av tågvägsinspektion å sådan station har tågvägsinspektören ju att gå över hela tågvägen. Vid denna besiktning kan han utan någon särskild »beskrivning» med lätthet avgöra, om växlarna i tågvägen äro rätt lagda, om de i förekommande fall äro antingen låsta eller bevakade, om växel- och signalvakter finnas tillstädes (den sistnämndes skyldigheter i avseende å utkik m. m. framgå av andra föreskrifter i D. R.), om vändskivor, skjutbord, lyftkranar (där dessa trenne slags inrättningar verkligen förekomma i tågväg) och vattenkastare äro så ställda, att de icke utgöra något hinder för tågs framförande, varjämte lokalt omläggbara växlars normal-lägen enligt kommitténs förslag kommer att framgå av växelklotens målning.

Vad som däremot vid tågvägsinspektörens gång över tågvägen icke så att säga ger sig själv, är ställning och läge av till tågvägens betryggande befintliga manöversignaler, skyddsväxlar och spårspärrar, då dessa kunna vara belägna på längre eller kortare avstånd från tågvägen. Det läge, dessa anordningar skola intaga med hänsyn till förekommande tågvägar, blir sålunda nödvändigt att på ett eller annat sätt kungöra för personalen, såsom ock

föreslagits i pt 6, men härtill torde ock enligt kommitténs mening »tågvägsbeskrivningen» kunna begränsas.

Kommittén anser att å varje station bör finnas en planritning över spårsystemet, å vilken planritning skola finnas angivna växlars och spårspärrars normallägen, nummer å växlar och spår, fasta signalers uppställningsplatser och beteckning (littera e. d.), tågvägars beteckning m. m.

Kommittén har dryftat frågan, huruvida i tågvägsinspektörs inspektion av tågväg även skulle ingå skyldighet att kontrollera, att vederbörande huvudsignal visar tydlig stoppsignal.

I fråga om dagsignalen kan ju en dylik kontroll av tågvägsinspektör lätteligen utövas genom iakttagande av vingens ställning eller med vingen förbunden repeter-signal. Beträffande nattsignalen åter kan visserligen genom det s. k. bakljuset kontrolleras att lyktan brinner, men huruvida tydligt rött sken visas mot banan kan ej avgöras annat än från en plats utanför huvudsignalen. Då emellertid tågvägsinspektionen icke torde kunna utsträckas till en sådan plats och då sålunda kontroll av tågvägsinspektör i här ifrågavarande avseende icke kan i varje fall anordnas, har kommittén icke heller kunnat föreslå en sådan skyldighet, utan ansett nödig säkerhet för att infartssignalen visar stoppsignal mot ankommande tåg ligga dels i bestämmelsen i § 47, pt 4, om signalvaktens kontroll, då lykta tändes, dels i bestämmelsen i § 53, pt 21, om tågexpeditörs skyldighet tillse att infartssignal återställts till stopp, då tåg anlönt.

Pt 5. Enligt nuvarande bestämmelse i Sä. O., § 42, tredje stycket (enligt tillägg nr 8), skall en tågväg i regeln hållas klar med växlarne lagda för genomfart.

Den ursprungliga lydelsen av denna bestämmelse (se Tjr, Kap. III, § 14), att ett genomgångsspår, företrädesvis huvudspåret, skulle hållas klart, ändrades av 1904 års kommitté så, att en »tågväg» skulle hållas klar. Denna ändring motiverades sålunda:

»Då huvudspåret å en station enligt kommitténs definition är det vid ingången rakaste spåret, och huvudspåret således kan vara olika för tåg, som komma från motsatta håll in på stationen, skulle bestämmelsen i denna paragraf, att ett spår, företrädesvis huvudspåret, skall hållas klart, kunna tolkas så, att i de fall, där icke samma spår är rakast vid båda ingångarna till stationen, två spår måste hållas klara, varför kommittén nu i stället föreslagit, att en *tågväg* skall hållas klar. Det ankom-

mer naturligtvis på stationsföreståndaren att hålla den tågväg klar, som skall användas för först väntat tåg.»

Den sista meningen av denna nu citerade motivering klargör, att 1904 års kommitterade för sin del icke tänkt sig annan anledning till klarhållandet av tågväg än den, att väntat tåg skulle, om det ginge förbi huvudsignalen, finna vägen in på stationen klar, i vad växlarnas läge beträffade, även om tåget kom oväntat tidigt. Den innebörd, som 1904 års kommitté velat lägga i bestämmelsen, har dock ej i Sä. O. kommit till uttryck så tydligt, att bestämmelsen alltid blifvit i nämnda kommittés syfte tillämpad, utan har ofta tvekan uppstått, huru förenämnda bestämmelse i Sä. O. borde tolkas. På grund härav har 1914 års säkerhetskommitté ansett bestämmelsen böra förtydligas på det sätt, att i D. R. föreskrives, att växel i regeln skall ligga i sitt normalläge, varigenom, med den innebörd, som i B. F. § 07, pt 1, givits åt ordet »normalläge», en tågväg från vartdera hållet alltid blir klar ända till utfartsväxlarna.

Då tåg väntas, skall enligt Sä. O. tågvägen hållas klar med växlarna lagda för *genomfart*. Ehuru ett sådant förfarande i regeln torde vara lämpligast, finnes det emellertid fall, då så icke är förhållandet. Vid korsning är det nämligen fördelaktigt att, där så kan ske, hava infartstågvägarna för båda tågen klara samtidigt. För det först ankommande tåget kan sålunda dess utfartstågväg icke vara klar samtidigt som dess infartstågväg, vilket förfarande dock, såsom Malmslättskommissionen ock framhållit, i ett dylikt fall icke kan anses vara underlägset det motsatta förfaringssättet.

Vidare kan det vara nödvändigt att växla å eller över den del av utfartstågvägen, som ej ingår i infartstågvägen. Ej heller häremot torde från säkerhetssynpunkt hinder kunna möta. Är behovet av dylik växling av mera stadigvarande natur, hör lämpligen trafikinspektören på förhand pröva, om dylikt förfaringssätt må tillåtas.

Slutligen måste i vissa fall infartstågvägen förkortas. Det kan inträffa, att, på grund av brist på tågspår, ett tåg måste dagligen intagas å spår, som delvis är upptaget av annat tåg eller av vagnar. I dylikt fall kan förhållandet angivas i tidtabellen. Inträffar detta undantagsvis eller måste undantagsvis växling äga rum över infartstågvägen, måste tåget härom vara underrättat och stoppsignal vara anordnad, där den förkortade infartstågvägen slutar, innan tågvägen får anses vara »klar och betryggad».

För den händelse i sådant fall tåg icke skulle kunna behörigen stanna har kommittén dock ansett försiktigheten bjuda, att ett säkerhetsrum på omkring 200 meter finnes mellan den farliga punkten och den plats, där tåg bör stanna.

Pt 7. Vid avfattande av bestämmelserna rörande kontroll å läget av växlar och spårspärrar har kommittén funnit sig böra indela dessa i tre grupper, nämligen a) sådana som stå i beroende av stationsblockering eller tåg-vägsspärr, b) andra förreglingsbara växlar och spårspärrar samt c) icke förreglingsbara växlar och spårspärrar.

Vid överbägande av sättet för utförande av inspektion av växelläget i de fall, då anläggningar tillhörande grupp a) finnas, har inom kommittén framhållits, att det nuvarande sättet för anordnandet av stationsblockering innebure, att tågexpeditör gäve tillstånd till visandet av kör-signal, innan växlarne m. m. vore lagda för vederb. tåg-väg, vilket tillvägagångssätt stode i bestämd motsättning mot de principer, som kommittén funnit riktiga i avseende å stationer, som saknade nämnda anordning, samt att om stationsblockering skulle fylla de krav, som fasthållandet vid nämnda principer krävde, den borde vara anordnad så, att tågexpeditör kunde anmoda vakt lägga viss tågväg, att, sedan detta skett, vakten skulle anmäla detta och därvid förregla tågvägen från ställverket samt att först därefter tågexpeditören skulle lämna medgivande att ställa signalen till kör.

Vidare framhölls, att genom ändring av stationsblockering på nämnda sätt tågexpeditör skulle få möjlighet att kontrollera att rätt tågväg vore lagd i god tid före tågs ankomst, vilken kontroll vore ur säkerhetssynpunkt fördelaktig i det fall, att tåget ej kunde bringas till stopp framför infartssignalen. Vad som här sagts om stationsblockering gällde även om tågvägsspärr.

På dessa skäl och sedan det utrönts, att den ifrågasatta ändrade anordningen av stationsblockering och tågvägsspärr icke kunde föranleda någon avsevärd kostnadsökning och icke heller vore förenad med annan olägenhet än den, att möjligen någon tidsutdräkt vållades vid apparaternas handhavande, beslöt kommittén förorda den ändring av stationsblockering och tågvägsspärr, som närmare framgår av B. F., § 08, pt 22 och 23, med tillhörande motivering.

Ehuru sålunda de nuvarande anordningarna med stationsblockering och tågvägsspärr enligt kommitténs mening äro från principiell ståndpunkt oriktiga och i vissa

fall mindre tillfredsställande, än de ifrågasatta nya anordningarna, kan givetvis en övergång till ett annat system ej ske omedelbart utan kräver sin tid. Kommittén förutsätter ej heller att det nya systemet skall införas annat än successivt i den mån nyanläggningar eller större ombyggnader av befintliga anläggningar utföras, och har kommittén sålunda vid avfattandet av bestämmelserna i denna punkt haft att taga hänsyn såväl till de nuvarande som de ifrågasatta konstruktionerna.

För kommittén har då framställt sig den frågan, huruvida vid tågvägsinspektionen borde förfaras olika, allt efter som stationsblockering eller tågvägsspärr av nuvarande eller här föreslagen konstruktion funnes. Utan att uppgiva sin ståndpunkt i principfrågan har kommittén i detta hänseende ansett, att båda typerna borde vid tågvägsinspektion tillsvidare få behandlas lika, enär, om man krävde kontroll å växelläget exempelvis vid en stationsblockering av nuvarande typ, fördelen med anordningen skulle i hög grad minskas och stora svårigheter uppkomma vid tågexpedieringen.

Vad då först angår stationsblockering enligt det nuvarande systemet kan kontroll å växelläget ej direkt utövas. Med den nya konstruktionen kan emellertid, innan signalen frigives, kontroll genom iakttagande av vederbörande blockfält utövas därå, att rätt tågväg är lagd och fastlåst. Då det är denna kontroll, som kommittén åsyftat, bör den ske före signalens frigivande, där så är möjligt, och hava förslagen avfattats i enlighet härmed.

Ifråga om bestämmelserna rörande grupp b), vilken innefattar jämväl anordningar med tågvägsspärr, må införas följande.

Äger förregling rum genom signalledningen, måste man fordra, att granskning skall ske av den anordning, varmed växeln eller spårspärren omlägges, enär man i annat fall icke upprätthåller principen, att läget skall vara kontrollerat, innan tillstånd att visa körsignal meddelas.

Äger förregling rum genom särskild förreglingsledning, har det ansetts nog, att ställningen av tillhörande förreglingsanordning kontrolleras.

Äger förregling rum genom kontrollås, måste inspektionen avse att kontrollera vederbörande nyckels placering. Med hänsyn till de olika slag av kontrollåsanordningar, som finnas i bruk, kan det ej i D. R. utsägas varken åt vilken eller vilka nycklar tågexpeditören skall ägna sin uppmärksamhet ej heller varest vederbörande nyckel skall vara placerad utan förutsättes det, att sär-

skild föreskrift härom skall finnas meddelad. Det undantag, som stadgats i fråga om denna grupp, nämligen rörande utfartstågväg, stöder sig på de skäl, som anförts av Malmslättskommissionen (sid. 189), vartill kommittén i detta hänseende ansluter sig. Som närmare utveckling härav vill kommittén erinra därom, att, i fråga om genomfartståg, kommittén föreslagit (jfr § 53, pt 12) att infartssignalen ej må ställas till kör, förrän utfartssignalen, där sådan finnes, ställts till kör, samt att, ifråga om stillastående tåg, kommittén föreslagit (jfr § 53, pt 3) att avgångssignal ej må givas, med mindre än att utfartssignal, där sådan finnes, dessförinnan ställts till kör. Till följd härav torde den för utfartssignal föreslagna avvikelserna från ovannämnda princip icke kunna föranleda någon våda från säkerhetssynpunkt, varemot den innebär en viss lindring i avseende på tågexpedieringen.

Ifråga om bestämmelserna rörande grupp c) måste genom tågvägsinspektörs försorg undersökning ske på stället.

Härifrån hava dock två undantag ansetts böra medgivas. Det ena gäller oförreglad medväxel för avgående tåg å korsnings- eller förbigångsstation. I detta fall har det ansetts kunna vara nog, att växelvakten ansvarar för växelns rätta läge och anmäler eller signalerar till tågvägsinspektören, att växeln är rätt lagd; genom sådant förfaringsätt kan i åtskilliga fall avsevärd minskning i tågvägsinspektörens arbete och fortgång i tågexpedieringen vinnas, utan att säkerheten äventyras.

Det andra fallet gäller stationer, där korsning äger rum och tiden mellan de båda tågen är knapp och annan stationspersonal än tågexpeditören ej finnes tillgänglig för ändamålet. I dylikt fall är det ofta förenat med svårighet, i allt fall med tidsutdräkt, för tågexpeditören att själv förvissa sig om att det korsande tåget inkommit hinderfritt. För att avhjälpa denna svårighet har kommittén föreslagit, att trafikinspektören för sådana fall skulle äga att för viss station bestämma, att tjänsteman, som färdas sist i tåget, må, då detta tåg hinderfritt inkommit, verkställa växelomläggning, varom i § 46, pt 4, stadgas, och då så skett, medelst signal härom underrätta tågexpeditören.

Pt 8. För kontroll därå, att växeltungor ligga i rätta lägen, finnas visserligen andra anordningar än växelspetslås. Då emellertid växelspetslås pläga inläggas i alla förreglingsbara växlar i tågspår och jämväl i åtskilliga andra, har befrielsen från kontroll å växeltungornas lägen

lämpligen ansetts böra göras beroende av befintligheten av denna anordning.

Pt 9. Vad som ovan sagts om kontroll å läget av växel och spårspärr, gäller även manöversignal. Att bestämmelsen om manöversignal satts i en särskild punkt, beror uteslutande därpå, att formuleringen av pt 7 härigenom blivit enklare och tydligare.

Pt. 10. För närvarande gäller, att samtliga de vid tåg-vägsinspektionen föreskrivna åtgärderna skola utföras för varje särskilt tåg. Enligt kommitténs uppfattning är ett bokstavligt följande av denna föreskrift för närvarande å ett flertal stationer icke möjligt med hänsyn till den befintliga personaluppsättningen. Att för ändamålet öka personaluppsättningen i nödig omfattning synes icke böra ifrågakomma, då utförandet av samtliga dessa åtgärder för varje särskilt tåg skulle i hög grad minska de fördelar, man med införandet av förreglingsanläggningar åsyftat. Med anledning härav och då det synes kommittén vara av vikt, att bestämmelserna icke äro strängare än nödvändigt är, har kommittén undersökt, i vad mån ett eftergivande av nu gällande fordringar skulle kunna medgivas; och är kommitténs förslag grundat på denna undersökning.

Pt 11. Bestämmelsen är påkallad därav, att tågvägens frigivande jämlikt § 47 innefattar tillstånd till visande av körsignal, vadan denna åtgärd bör vara det sista momentet i tågvägsinspektionen.

Pt 12. I detta fall har det ansetts vara säkrast att inspektionen av tågvägen sker, såsom om förregling ej funnes. Olycka har nämligen förorsakats därigenom, att stationsföreståndare, när huvudsignal ej kunnat ställas till kör, litat på, att växelläget varit riktigt, därför att tåg-vägshävstången kunnat omläggas.

Pt 13. Frågan om på vad sätt växlingspersonal skall underrättas om, att tågvägsinspektion för visst tåg ägt rum, har inom kommittén varit föremål för ingående överläggning. På större stationer, där nämnda personal ofta kan vara sysselsatt å långt bort belägna platser, stundom utanför själva bangården (å fabriksspår, hamnspår o. d.), kan tågvägsinspektören helt naturligt icke personligen meddela denna underrättelse. För sådana fall torde, där icke tågvägen är skyddad genom manöversignal, spårspärr eller dylikt, det enda effektiva sättet vara att anordna särskilda mastsignaler, medelst vilka tågvägsinspektören på ett klart och tydligt sätt kunde tillkännagiva, att tågvägsinspektion skett.

Då ett sådant anordnande av signaler emellertid torde bli rätt kostsamt och möjligen även stöta på andra svårigheter, har kommittén avstått från tanken att föreslå sådana och har i stället sökt att skaffa en så vitt möjligt fullgod ersättning för dem genom de i § 95 införda reglementariska bestämmelserna.

§ 49.

Pt 1. Nuvarande bestämmelse angående spårs avspärrande och bevakning (Sä. O., § 44) är otydlig, när den kan lämna rum för tvekan, huruvida spåret i sin helhet skall avspärras eller bevakas samt om det ställe på det samma, där resande tillåtas passera, skall bevakas även, då tåg- eller växlingsrörelser, som icke beröra detta ställe, äga rum å spåret. Kommittén har därför funnit tydligare bestämmelser behövliga, på samma gång som den ansett föreskrift erfordras även för sådant fall, då dylik övergång varken kan avspärras eller bevakas.

Ordet »resande» har utbytt mot »allmänheten» på den grund, att det ofta är andra personer än resande, som passera över spåren.

Pt 2. Kommittén har vidare ansett det lämpligt att i D. R. tydligt framhäva rättigheten att vid behov bringa ett tåg till stillastående utanför en driftplats i sådana fall, då resande äro på väg över spåret för att förflytta sig från plattform till tåg eller omvänt eller då trängsel råder intill spåret.

Pt 3. Då, enligt vad kommittén erfarit, olycksfall inträffat, då resande, som påstigit i gång varande tåg, med våld avlägsnats därifrån, under det tåget varit i rörelse, och man tillskrivit den skedda olyckan denna omständighet, har kommittén föreslagit förbud härför.

Pt 4. Bestämmelsen har nu sin motsvarighet i Sä. O., § 33, sista stycket.

§ 50.

Nuvarande bestämmelser angående flera tågs rörelse inom en stations område äro intagna i flera olika paragrafer av Sä. O., nämligen i § 48, mom. 1, § 49, andra stycket, och i § 50, men hava i D. R. sammanförts i en paragraf. Härvid har bestämmelsen i nämnda § 49 om indirekt medgivande, dock allenast å dubbelspårig bandel för två tågs samtida rörelse inom stationsområde, när tågvägarna äro av varandra oberoende eller mot var-

andra tryggade, gjorts till huvudregel och den nuvarande huvudregeln i § 48, mom. 1, att vid möte det första tåget ovillkorligen skall hava stannat, innan det andra insläppes, uteslutits. Därjämte har från den nya huvudregeln föreslagits ett undantag, avseende fall på blockstation med långa tågspår, där man genom det föreslagna undantaget någon gång skulle kunna undvika eller nedbringa en tågförsening.

§ 51.

Paragrafen innehåller en sammanfattning av olika sätt för ordergivning till tåg, i huvudsak hänförande sig till i Stf. I., § 51, givna bestämmelser. Denna sammanfattning har visat sig vara av en viss fördel ur redaktionell synpunkt, då vissa upprepningar i D. R. härigenom kunnat undvikas.

Pt 2. Föreskriften i Sä. O., § 46 och § 47, att underrättelsen skall lämnas »om möjligt skriftligen», har ansetts olämplig. Det är nämligen aldrig omöjligt att lämna en underrättelse skriftligen, men formuleringen i nämnda §§ ger personalen en viss handlingsfrihet, vilket emellanåt, såsom t. ex. vid Röstbo-olyckan, visat sig ödesdigert. Kommittén har därför gjort underrättelsens meddelande skriftligen till regeln och bestämt angivit de fall, då muntlig underrättelse är tillfyllest.

Pt 3. Bestämmelsen, att föraren skall meddela eldaren de order, som mottagas, är ny. Så torde emellertid redan i praktiken tillämpas och, då denna praxis synes god, har kommittén genom föreskriftens intagande här velat stadfästa detta förfaringsätt.

I sammanhang härmed vill kommittén framhålla en fråga som står i ett visst samband med trafiksäkerheten, nämligen frågan om lämplig anordning — tavla e. d. — å lokomotivet, för att lokomotivpersonalen skall kunna bevara erhållna tillfälliga order på ett säkrare sätt än nu och på ett sådant ställe, att personalen under skötande av sina åligganden kan hava sin uppmärksamhet riktad å ordena. Härigenom skulle vinnas större säkerhet för, att de mottagna ordena ej bleve bortglömda. Tavlan bör vara försedd med en anordning, varigenom ordena hållas säkert fästade, men bör denna anordning tillika vara så beskaffad, att vilken order som helst kan hastigt lösgöras från tavlan.

Pt 5. Svenska järnvägsföreningen har föreslagit, att den station, som underrättat tåg om korsning eller förbi-

gång, som skall åga rum å annan station, skall härom telegrafiskt underrätta sistnämnda station. Detta förslag har kommittén upptagit, men utsträckt bestämmelsens giltighet även till vissa andra underrättelser.

Pt 6 och 7. Dessa bestämmelser innefatta huvudregeln för det förfaringssätt, som skall iakttagas vid delgivande av order till tåg. Bestämmelsen i pt 6, första stycket, torde icke tarva någon motivering. Bestämmelsen i pt 7 har samband med kommitténs förslag om användande av en signal 43 i den betydelse, i vilken signalen »giv akt» för närvarande användes. I fråga om pt 6, andra stycket, är denna bestämmelse föranledd av kommitténs ståndpunkt, att signal 43 ej bör få användas annat än å blockstation.

§ 52.

Pt 1. Erfarenheten har visat, att stationsföreståndare (tågexpeditör) icke kan medhinna att fullgöra, vad som enligt Stf. I., § 34, är honom ålagt i avseende å tågs sammansättning m. m., varav följden i många fall blivit den, att han formellt är ansvarig för något, som han ej hinner taga någon befattning med, samt att den, som tager befattning med saken, ej bär något särskilt ansvar. Ohållbarheten i detta förhållande har ännu tydligare framträtt, sedan numera å åtskilliga platser även snäll- och persontåg sammansätts och utrustas på långt avstånd från tågexpeditörs tjänstgöringsplats. Det är därför nödvändigt att uttryckligen medgiva, att de stationspersonalen åliggande göromålen av nu ifrågavarande art må, där tågexpeditörs tid ej räcker till härför, få kontrolleras av annan tjänsteman, exempelvis bangårdsmästare.

Kontrollen å vad, som är föreskrivet i § 27, synes till en del böra utövas vid vagns emottagande till befordran. Det har dock ej ansetts nödigt att intaga bestämmelse härom i D. R.

Tågs förseende med signaler enligt § 35 har undantagits från stationspersonalens skyldigheter och i stället jämlikt § 62, pt 8, ålagts dels tågchefhavaren dels föraren. Stationspersonalen skall visserligen förse tåget med vissa tågeffekter, däribland signaleffekter, men kan ofta nog ej behörigen ombesörja att tåget förses med de signaler, som i varje fall skola föras, varför det ansetts vara lämpligare att lämna detta åliggande åt tågpersonalen. Härigenom får också denna ett mera direkt ansvar i avseende härå, vilket synts vara en vinst.

Pt 3. Tågs behöriga utrustande med signaler har likväl ansetts vara av den vikt, att tågexpeditör bör därå utöva kontroll, även om han eljest är befriad från tillsynen å iakttagandet av bestämmelserna i kap. V. Därjämte bör han tillse, att tågbefälhavare i stadgad tid infinner sig i tjänstgöring. Tillsyn därå, att övrig personal infinner sig, är enligt § 62 ålagd tågbefälhavaren.

§ 53.

Pt 1. Bestämmelsen i Sä. O., § 52, angående avgångssignal till tåg har på nedan angivna skäl omarbetats och närmare utvecklats.

I fråga om avgångssignal för stillastående tåg är givetvis signal behövlig för att tåg skall få sättas i gång å utgångsstation ävensom å annan driftplats, där tåg stannat. Likaså är avgångssignal behövlig, om tåg stannat å linjen, dock icke, om detta skett på grund av stoppsignal från huvudsignal, enär då körsignal från huvudsignalen anses ersätta avgångssignalen.

I fråga om genomfartståg har kommittén efter en mycket ingående diskussion av frågan föreslagit, att avgångssignal icke skall givas vid vissa driftplatser och detta av följande skäl.

Till *a*). Vid signalställen (signalstation och signalpost) är handsignal från signalvakten behövlig endast för att från tåget må kunna kontrolleras, att signalvakten är på sin post och att han sålunda icke givit körsignal med huvudsignalen långt i förväg och sedan avlägsnat sig från eller insomnat å sin post — en uppfattning som ock framhållits i Trafiksäkerhetskommitténs betänkande (sid. 471). Att därvid använda avgångssignal är onödigt, utan är det tillräckligt, att signalvakten vid tågets passerande visar signal »kör» medelst handsignal.

Vid linjeblockpost behöves varken avgångssignal ej heller dylik kontrollsignal, enär linjeblockeringsanordningarna anses medföra tillräcklig säkerhet.

Till *b*). Denna bestämmelse är avsedd att träffa sådana driftplatser som Nyboda, Tanto m. fl., vilka enligt kommitténs indelning av driftplatser äro att anse såsom blockstationer, men där givande av avgångssignal enligt kommitténs åsikt vore meningslös. Kommittén anser dock, att prövningsrätten i fråga om befrielse från givande av avgångssignalen bör i fråga om telegrafblockställen tillkomma vederbörande trafikinspektör, enär det torde vara

omöjligt att i D. R. taga hänsyn till de olika förhållandena å olika driftplatser av detta slag.

Till c). I fråga om användandet av genomfartssignal för givande av avgångssignal har kommittén i motiveringen till S. O. utförligt uttalat sig, och är nu ifrågavarande bestämmelse en tillämpning därav.

Rörande behovet av en signal i stället för avgångssignal som kontroll å signalvakten har kommittén i fråga om signalställen ovan uttalat sig. Beträffande givande av sådan signal vid vissa blockstationer (Nyboda, Tanto m. fl.) bör även här trafikinspektören äga befogenhet medgiva undantag.

Pt 2. Enligt Sä. O., § 52, tillkommer det tågbefälhavare att vid last- och hållplatser giva avgångssignal till tåg. Kommittén har icke funnit någon anledning föreligga till att olika förfaringssätt tillämpas vid stationer å ena och lastplatser å andra sidan och har därför föreslagit, att tillstånd till tåg att avgå skall vid stationer och bemannade signalposter, vilket senare uttryck omfattar jämväl nuvarande lastplatser, givas av tågexpeditör resp. platsvakt, varemot beträffande hållplatser och obemannade signalposter den nuvarande bestämmelsen bibehållits.

Pt 3. Kommittén anser lämpligt att till underlättande för tågexpeditör att ihågkomma vad han har att iakttaga, innan han giver order om avgång, detta upprepas i ett sammanhang med hänvisning till de olika ställen i D. R., där själva föreskrifterna återfinnas.

Pt 4. Då det kan medföra fara, att avgångssignal repeteras av tjänsteman, utan att denne därtill erhållit bestämt uppdrag, ifråga varom inom kommittén anförts exempelvis, att tåg avgått från en station till följd av att tågexpeditörs avgångssignal till ett visst tåg repeterats till ett annat tåg, har kommittén föreslagit förbud mot ett dylikt tillvägagångssätt.

Pt 5. Nu gällande bestämmelse angående tågs förtidiga avsändande torde avse att undvika stoppande av genomfartståg i allmänhet. Kommittén har utvidgat bestämmelserna att avse dessutom annat tåg, som ej har uppehåll för påstigande.

Pt 6. Se motiveringen vid § 63, pt 2 och 3.

Pt 7. Nuvarande bestämmelse i Sä. O. § 55, mom. 4, angående förfaringssättet, då telegraf och telefon äro i olag och tåganmälan för den skull icke kunnat ske, men tåg likväl måste utsändas, har omarbetats med tanke på det fall, då förbindelse med ett blockställe icke kan ernås på den grund, att svar på anrop kan utebliva, ehuru var-

ken telegrafen eller telefonen är i olag. Kommittén har dessutom på de skäl, som angivas vid § 81, pt 8, föreslagit ändring av den tid, då det efterföljande tåget får utsändas.

Jfr i övrigt motiveringen till pt 25.

Har den i pt 25 för visst fall föreskrivna anmälan, att ett tåg icke fullständigt inkommit å driftplats, mottagits, och kan därefter förbindelse ej erhållas med ifrågavarande driftplats för erhållande av besked i saken, synes säkerheten fordra, att tåg icke får utsändas från det blockställe, som erhållit förstnämnda anmälan, förrän viss, längre tid förflutit, och har kommittén ansett denna böra lämpligen sättas till 30 minuter.

Pt 8. Det torde icke sällan inträffa, att genomfart skulle kunna äga rum vid en driftplats, där tåget enligt tidtabellen eljest skolat stanna, emedan ingen trafik finnes att ombesörja där för tillfället. Då kommittén anser ett sådant förfaringssätt lämpligt, särskilt vid tågförseningar, har förslag till bestämmelse därom intagits i D. R.

Pt 11. Föreskriften, att uppdrag från tågexpeditör (platsvakt) till signalvakt om visande av körsignal skall meddelas för varje särskilt fall, äger samband med den för signalvakten gällande motsvarande bestämmelsen i § 47, pt 9.

Som förutsättning för rätt att insläppa tåg har ansetts höra uttryckligen stadgas, att tågvägsinspektion skall dessförinnan hava ägt rum. Jämför vad härom anförts vid § 48, pt 7.

Pt 12. Då genomfartssignal skall i vissa fall innebära tillstånd för genomfartståg att avgå, böra, innan dylikt tillstånd gives, alla de betingelser, som härför krävas, vara uppfyllda.

Pt 13. Mot nuvarande stadgande i Si. O., § 12, angående tiden för körsignals givande med infartssignal vid korsning och förbigång hava från flera håll riktats välgrundade anmärkningar. Berörda bestämmelser hava nämligen ofta visat sig föranleda tågförsening därigenom, att signalen »tåget kommer» från föraren till följd av blåst eller lokala förhållanden endast med svårighet och ofta icke alls kan uppfattas av den, som skall ställa signalen till kör, med påföljd att denna bibehålles till stopp och tåget stannar.

Då den ovan anmärkta olägenheten, att signal 40 emellanåt ej kan uppfattas, torde vid genomförandet av de i kommitténs förslag till Banförförordning intagna bestämmelserna bliva avhjälpt, behöver man vid prövning av frågan,

om och när ankomstsignal skall avvaktas, innan körsignal får givas, icke vidare taga hänsyn till annat än, huruvida det kontrollmoment, som nämnda anordning är avsedd att utgöra, i och för sig är erforderligt eller ej. Det är i detta hänseende anmärkningsvärt, att man i Tyskland, där drifttjänstens alla detaljer eljest äro så ytterst noga reglementerade, icke har några allmänna bestämmelser i detta fall. Detta förhållande förklaras i kommentarerna till de tyska »Fahrdienstvorschriften» därmed, »att en bestämmelse beträffande den tidpunkt, då infartssignalen skall ställas till kör, har icke träffats, emedan en allmän regel i detta hänseende icke kan uppställas, varför det enda man har att göra är, att tillhålla vederbörande tjänstemän att å ena sidan icke ställa signalen till kör tidigare än det med hänsyn till förhanden varande förhållanden är nödvändigt och å andra sidan icke så sent, att tåget tvingas att stanna, blivande det sedan trafikinspektörens sak att genom instruerande av personalen och övervakande av denna tjänstegren uppnå ordnade förhållanden».

Den allmänna bestämmelsen om signalens ställande till kör 15 minuter före det väntade tågets ankomst har ansetts betingad av föreskrifterna i §§ 17 och 31 av Järnvägstrafikstadgan samt svårigheten i vissa fall för personalen att å tidpunkt närmare tågs ankomst avbryta sina göromål för att ställa signalen till kör.

I pt 11 och 12 äro angivna de olika villkoren för givande av körsignal för ankommande tåg. Äro dessa villkor uppfyllda och är sålunda allt klart för tågets in- resp. utfart eller genomfart, synes det oegentligt att vid korsning eller förbigång körsignal ej skulle få givas, då så är förhållandet, och ur säkerhetssynpunkt finnes ej skäl för att bibehålla nuvarande föreskrifter i Si. O., § 12 i där angivna utsträckning. Beträffande förbigång har kommittén visserligen beaktat den fara, som kan ligga däruti, att samma tågväg, som lagts för det första tåget, kan komma att bibehållas även för det andra tåget, men dock ansett denna fara ytterst ringa med hänsyn till av kommittén å annat ställe föreslagna bestämmelse, att bl. a. infartssignals återställande till stopp skall utgöra en förutsättning för att blocksträcka skall få anmälas fri.

Endast i ett fall anser kommittén sålunda det ur säkerhetssynpunkt kunna sägas att det är nödigt att ankomstsignalen avvaktas, innan körsignal gives, nämligen då å driftplatsen växlingsrörelser pågå å tågvägen närliggande spår, som ej är genom förreglade skyddsväxlar eller spårspärrar avstängt från tågvägen.

Härvid kan nämligen faran i allmänhet vid insläppandet av tåg, då växlingsrörelser pågå å driftplatsen å dylika spår, ävensom vid korsning eller förbigång faran för det sist inkommande tåget vid växlingsrörelser med det först ankomna tåget i viss grad minskas.

Ur lämplighetssynpunkt har kommittén bibehållit bestämmelsen att vid korsning ankomstsinal skall avvaktas för det först ankommande tåget, enär därigenom de tillfällen, då given körsinal komme att återtagas, komma att inskränkas. Samma skäl förefinnes ej vid förbigång, enär därvid ju ej mer än ett av förbigångstågen anländer samtidigt.

Pt 14. I Sä. O. föreskrives, att stoppsinal å tåg skall givas vid lastplats av platsvakten och vid hållplats av tågbefälhavaren. Kommittén har emellertid icke funnit giltig anledning till denna olikhet föreligga och har därför föreslagit, att i båda fallen stoppsinal skall givas av den vid dessa driftplatser tjänstgörande vakt, såsom den där bäst kan avgöra, på vilken plats tåget lämpligast bör stanna.

Pt 15—17. Bestämmelserna i Sä. O., § 47, om förfaringsättet vid »hinder» för tågs genomfart torde avse ej allenast hinder i egentlig mening, d. v. s. att nästa blocksträcka ej är fri eller att utfarten är spärrad, utan även sådana förhållanden, som att uppehåll skall göras för trafikutbyte eller för mottagande av order. Då förfaringsättet vid uppehåll för trafikutbyte ansetts böra i vissa hänseenden vara olika mot förfaringsättet vid hinder, hava dessa båda olika slags anledningar särskilt framhävts i nu ifrågavarande punkter.

Pt 15. De av kommittén föreslagna bestämmelserna angående stoppande av tåg med behovsuppehåll överensstämna i huvudsak med nu rådande praxis. En nyhet innebär förslaget därom, att föraren skall genom signal 39 (förstått) angiva, att han uppfattat varsamhetssignalen från tågexpeditören (platsvakten). Detta förslag är grundat därpå, att, då varsamhetssignalen enligt kommitténs förslag är en rörelsesinal, dess fortsatta givande ej bör påfordras, när den en gång iakttagits. För undvikande av varje tvekan hos den, som skall stoppa sådana tåg, har föreslagits, att även i sådana fall, då resande eller vagnar icke finnas att avlämna, tågbefälhavaren skall medelst signal 48 (klart) tillkännagiva detta.

Pt 16. I detta fall har i huvudsak samma tillvägagångssätt ansetts lämpligt, som vid trafikuppehåll. Ifråga om ett tåg med behovsuppehåll måste det nämligen antagas, att

föraren noggrannt aktgiver på den signal, som gives från tågexpeditören. Då enligt kommitténs förslag körsignal ej får, när tåget skall göra uppehåll på grund av hinder, visas, förrän tågexpeditören står beredd att visa signal *emot* tåget och uppfattandet av denna signal skall av föraren erkännas, har kommittén icke ansett det vara för- enat med någon risk att för tåg med behovsuppehåll för- fara på enklare sätt än för genomfartståg. Sä. O. är i fråga om behandlingen av tåg med behovsuppehåll ej konsekvent. Vid hinder i allmänhet behandlas tåget som uppehållståg, d. v. s. på ett mindre betryggande sätt än kommittén nu föreslagit, men vid hinder, bestående av ändrad korsning behandlas det som genomfartståg, vilket kommittén på ovan anförda skäl funnit onödigt.

Pt 17. Kommittén har, vare sig uppehållet föranledes af trafikutbyte eller hinder, för likformighets vinnande före- slagit ett och samma förfaringssätt, ehuru det i förra fallet visserligen ej är strängt nödvändigt att tillämpa detta förfaringssätt, då ingen olycka kan uppkomma, därest tåget avgår utan att göra uppehåll.

När tåget bevisligen underrättats om, att uppehåll skall göras, anser kommittén, i likhet med vad som torde vara avsikten med nu gällande bestämmelse i Sä. O., § 47, att tåget kan behandlas som uppehållståg. Kommittén har dock i detta fall tillfogat en bestämmelse därom, att stoppsignal skall visas mot tåget vid den punkt inne å driftplatsen, förbi vilken tåget ej får framgå.

I detta sammanhang vill kommittén fästa uppmärk- samheten därpå, att avfattningen av Sä. O., § 47, lämnar rum för tvekan, huruvida t. ex. i order om ändrat möte å station, där visst tåg är genomfartståg, innefattas or- der för detta tåg att där göra uppehåll. På tolkningen härav beror nämligen frågan, om tåget här skall behand- las som uppehållståg eller ej. Kommittén har ansett sig höra besvara denna fråga nekande, enär eljest större försiktighet skulle påfordras vid ordinarie korsning än vid omlagd dylik, och har för framhävande av denna ståndpunkt formulerat stycket *b)* så som skett.

För det fall att tåget icke underrättats som nyss sagts, har kommittén däremot föreslagit ett nytt förfaringssätt vid insläppandet av tåget, nämligen användandet av signal 43 (jag är beredd att stanna å stationen), varigenom kom- mittén avsett, att tågets nu föreskrivna stoppande utan- för infartssignalen skulle kunna bortfalla. Det erkännan- de, som ligger i signal 43 och varom talas i motiverin-

gen till S. O., synes innebära nödig trygghet, särskilt i betraktande därav, att föraren, jämlikt en i § 72, pt 11, intagen föreskrift, icke får, sedan denna signal givits, avgå från stationen, förrän signal 49 (avgång) givits eller såvitt ej, där genomfartssignal finnes, denna signal visar »genomfart tillåten», då tåget insläppes å stationen.

Inom komittén har varit ifrågasatt, att genomfartståg skulle vid hinder för genomfarten få, där genomfartssignal finnes, utan vidare insläppas å stationen för signalen »genomfart förbjuden». Kommittén har emellertid ej velat biträda detta förslag, enär detsamma ansetts vara förenat med vissa olägenheter. För tågexpeditören skulle i dylikt fall ovisshet uppstå, huruvida föraren behörigen uppfattat genomfartssignalens ställning. För föraren skulle anordningen komma att utgöra en fälla. Från allmän säkerhetssynpunkt har det dessutom ansetts vara mindre lämpligt att, då ett genomfartståg skall kvarhållas å en station och man har två möjligheter att hejda tåget, nämligen med infartssignal och utfartssignal, man skulle frivilligt avhända sig den första och bästa möjligheten härför, nämligen stoppsignalen från infartssignalen. Av samma skäl har den i S. O., § 47, mom. 3, angivna möjligheten att utan vidare insläppa ett genomfartståg å station, där försignal till utfartssignal finnes, vilken möjlighet för övrigt hittills ej kunnat komma till användning vid statens järnvägar, ansetts böra uteslutas.

Pt 19. Då det icke har någon som helst praktisk betydelse att giva stoppsignal åt tåg, vilket skall framgå till ett särskilt, på förhand bestämt ställe å driftplats, ej heller att giva signal till rörelse, då tåg stannat enbart för kol- eller vattentagning, har kommittén föreslagit att i sådana fall signal ej skall givas.

Pt 21. Den nu gällande föreskriften, att stationsföreståndare (tågexpeditör) skall kontrollera, att tågbefälhavaren givit signalen »klart efter» samt, beträffande passerande tåg, själv iakttaga tågets slutsignal, har ändrats. Kommittén har nämligen på skäl, som anföras i annat sammanhang, föreslagit borttagande av tågbefälhavares anmälan »klart efter» och vill i stället giva ökad betydelse åt skyldigheten att iakttaga tågs slutsignal i så måtto att denna skyldighet skulle gälla i fråga om alla tåg. Vidare har föreskrivits, att det skall tillses, att infartssignalen återställts till stopp. Detta sista är ett nytt säkerhetsmoment, som ansetts påkallat till skydd för annat från samma håll kommande tåg och som är motiverat jämväl därmed, att vid linjeblockering frigivande av blocksträckan

icke kan ske, förrän denna åtgärd vidtagits. (Jfr motiveringen till § 47, pt 11.)

Vad här föreskrivits har ansetts böra iakttagas även å andra med huvudsignal utrustade driftplatser än blockställen, enär skyddssignalering bakåt jämväl å dylika driftplatser kan bliva erforderlig. (Jfr pt 25).

Ifråga om sättet för kontroll därå, att huvudsignalen återställts till stopp, hava anvisningar ansetts böra här intagas. Anordnandet av repetersignal för detta ändamål, där så erfordras, har föreskrivits i B. F., § 08, pt 15.

Pt 22. Bestämmelsen i § 46 av Sä. O., som gäller allenast infarten, har utvidgats att gälla även vid utfarten.

Jämväl vid utfarten kan nämligen ifrågakomma, att särskild försiktighet eller, som kommittén benämnt det, »särskild varsamhet» erfordras.

Pt 23. Bestämmelsen, som är upptagen från Tyskland, anses påkallad av den omständigheten, att föraren ej har samma möjlighet som tågexpeditör (platsvakt) att bedöma, huruvida och åt vilket håll rörelsen kan utföras utan fara.

Pt 24. Jfr motiveringen till § 72, pt 15.

Pt 25. Enligt nu gällande bestämmelser (Sä. O., § 78) skall tåg, som stannat på linjen på grund av missöde av ett eller annat slag (»nödgets stanna»), skyddas medelst signalers utsättande, var helst det än stannat mellan två stationer, varemot något skydd icke är föreskrivet för tåg, som antingen stannat på grund av stoppsignal från infartssignal eller stannat å en station så, att en del av tåget står utanför infartssignalen, även om det aldrig så länge kvarhålles, där det stannat.

Då faran för tåget givetvis är lika stor, vare sig det stannat på grund av missöde eller på grund av stoppsignal, förefinnes här tydligen en brist i reglementet, vilken kommittén med den föreslagna bestämmelsen velat undanröja.

Det skydd, som i här ifrågavarande fall kan ifrågakomma, är dels anmälan medelst telegraf eller telefon till bakomliggande blockställe, att tåget helt eller delvis står utanför infartssignalen resp. infartsväxeln och dels, då förbindelsen med nämnda blockställe är avbruten, skyddssignalering. Gentemot den av kommittén föreslagna särskilda anmälan skulle måhända kunna invändas, att tåget vore tillräckligt skyddat, så länge anmälan »0 in» icke ägt rum, men dels måste man taga i betraktande, att här omhandlade fall kunna inträffa vid driftplatser utan tåganmälningsskyldighet, och att det är önsk-

vårt ur reglementarisk synpunkt att hava likformiga bestämmelser för likformiga fall, och dels synes kommitén en positiv åtgärd, sådan som den föreslagna anmälan innebär, vara mera betryggande.

Beträffande den föreslagna skyddssignaleringen ligger det i sakens natur, att initiativet till denna icke kan i nu åsyftat fall tagas av tågchefhavaren, då denne ej kan avgöra, huru länge tåget kan komma att kvarhållas och icke heller kan veta, huruvida förbindelsen medelst telegraf eller telefon med bakomliggande blockställe kan ernås och förty tåget skyddas genom nyssnämnda anmälan.

Tågexpeditören (platsvakten), vilken ensam kan bedöma detta, måste därför taga initiativet till ombesörjande av signaleringen, när sådan av förhandenvarande förhållanden är påkallad.

Bestämmelserna om den tidpunkt, inom vilken och det avstånd, på vilket skyddssignaleringen skall anordnas, liksom bestämmelsen, att den endast skall anordnas bakåt, motiveras i § 81, pt 8.

Beträffande linjeblocksträcka kan man ifrågasätta, huruvida skyddssignalering är behöflig, då i själva linjeblockeringsanordningen ligger ett visst skydd emot tågs utsändande å en av annat tåg upptagen blocksträcka. Då emellertid i visst fall, nämligen då infartslinjeblockfältets blockspärr är förbunden med endast rälskontakt och ej jämväl med isolerad skena, huvudsignal kan återställas till stopp, innan hela tåget passerat signalmasten, är den möjligheten icke utesluten, att ett tåg kan utsändas å en linjeblocksträcka, som är upptagen av annat tåg. Med hänsyn härtill och till önskvärdheten av enhetliga bestämmelser i avseende å signaleringsförfarandet, hava inga undantagsbestämmelser ansetts erforderliga för ifrågavarande sträckor.

§ 54.

Pt 1 och 2. Här föreslagna bestämmelser motsvara nuvarande i Sä. O., § 65, mom. 2. Utöver de här angivna två möjligheterna har dessutom intagits en tredje, nämligen minskande av tågets axelantal (d. v. s. vikt), vilken utväg ofta nog i praktiken måste tillgripas. Dessutom hava föreslagits bestämmelser i överensstämmelse med vad som redan nu praktiseras för det fall att hastigheten anses böra nedsättas.

Pt 3. Bestämmelserna i denna pt hava sin motsvarig-

het i Sä. O., § 65, mom. 3. De hava i viss mån fullständigats, varförutom tydligare uttalats, att tåghastigheten ovillkorligen skall nedsättas till 60 km, vilken hastighet är den största, som i dylikt fall kan enligt de föreslagna bestämmelserna i § 64 få komma till användning.

§ 55.

Pt 1. Rörande de förhållanden, varom denna paragraf handlar, finnas för närvarande inga föreskrifter meddelade. Några hållpunkter till vägledning för stationspersonalen hava emellertid ansetts böra finnas.

Pt 2. Anordnande av s. k. koppling i tåg sker nu ofta nog genom muntligt avtal mellan tågexpeditör och lokomotivstations föreståndare. Ehuruväl denna anordning vid ytligt betraktande kan synas praktisk, enär all omgång därigenom undviks och snabb handling vinnes, är förfaringssättet dock ej i regeln lämpligt. Oavsett det, att en tågexpeditör sällan är i tillfälle att kunna bedöma, huruvida det är mest ekonomiskt att anordna lokomotivdubbling eller minska tåget, så kunna genom sakens rent lokala behandling även andra olägenheter uppstå, nämligen att lokomotiv härför tages i anspråk, som bättre behövs för annat ändamål, att tågförsening åstadkommes genom ökad tid för kol- och vattentagning o. d. Det har därför ansetts nödvändigt, att dylik fråga hänskjutes till tågledaren, såvitt ej tågexpeditör fått bemyndigande att i visst fall föranstalta om dylik lokomotivförstärkning.

Pt 3. I överensstämmelse med vad som framhållits i motiveringen till § 24, pt 1, har anordnandet av påskjutningslokomotiv å en del av en stationssträcka lagts i tågexpeditörs hand, såframt lokomotiv finnes tillgängligt. Då så ej är fallet, anses det lämpligast att tågledaren, som har överblicken över tågrörelsen, därom tillfrågas. Dylik förfrågan kan ske medelst telefon.

Pt 5. Inom kommittén har ingående dryftats frågan, huruvida påskjutningslokomotiv borde få tillsättas i gång varande tåg, enär å vissa stationer det visat sig förenat med vissa svårigheter att före tågets igångsättande hava påskjutningslokomotivet tillsatt efter tåget. Kommittén, som varit betänkt på att i D. R. intaga allmänna bestämmelser i denna riktning, har dock, sedan det upplysts, att vid flera tillfällen tillbud till olyckshändelser inträffat genom ett sådant förfaringssätt, ansett sig böra inskränka sådant tillsättande av påskjutningslokomotiv

till särskilt tvingande fall och då endast efter särskild prövning av trafikinspektören. Försiktigheten synes dessutom kräva, att i varje fall detta tillvägagångssätt får tillämpas endast om föraren å påskjutningslokomotivet under hela manövern tydligt kan iakttaga det tåg, som skall påskjutas.
