

KAP. VIII.

§ 56.

Pt 1—5. Bestämmelserna i denna § motsvara delvis § 68 i Sä. O. Nya äro bestämmelserna om tågpersonalens indelning i fyra grupper, om järnvägsbefäls tjänstgöring som tågbefälhavare å inspektions- och provkörningståg och om vem, som skall vara tågbefälhavare å lokomotivtåg, bestående av flera lokomotiv. Någon motivering för dessa nyheter torde emellertid ej erfordras.

Då behov vid olika tillfällen kan förefinnas att utsända tåg, bestående av lokomotiv med ett par vagnar, och, med hänsyn till befintligt överskott å kraften för bromsning av själva lokomotivet, 4 vagnsaxlar kunna medsändas utan att vara bemannade, har härvid undantag gjorts från de allmänna bestämmelserna om bemanning av tåg.

De allmänna kompetensfordringarna för tågpersonal äro, jämlikt § 2, att söka i särtryck nr 9. Då det emellertid icke synes vara erforderligt, att tågbefälhavare å arbetståg, med vilken bevakningsman vid vagnuttagning (se § 105, pt 1) och befälhavare å småfordon, som framföres som tåg, (se § 108, pt 6) likställts, besitter fullt samma kvalifikationer som tågbefälhavare å tåg i allmänhet, vill kommittén hemställa om i anledning härav erforderlig ändring i nyssnämnda särtryck.

Jämväl i fråga om bromsare har det varit ifrågasatt, huruvida samma kvalifikationer skulle krävas vid tjänstgöring å arbetståg som å andra tåg. Med hänsyn därtill att, jämlikt särtryck nr 9, § 7, pt 6, det i fråga om tillfällig personal är vederbörande befäl, som avgör, vilka kunskaper i varje fall erfordras, har någon undantagsbestämelse rörande bromsare å arbetståg ej ansetts erforderlig.

Den ⁶utvidgning av tågbefälhavares kompetens, varom pt 5 handlar, har ansetts vara av den art, att bestämmelsen därom bör hava sin plats i D. R. och ej i nämnda särtryck.

Pt 2, andra stycket. Förklaringen avser att undvika eljest nödiga upprepningar å ett flertal ställen i D. R.

§ 57.

Pt 2. Bestämmelsen i andra stycket motsvaras av bestämmelse i tillägg C till Sä. O., dock med den ändring, att kommittén föreslagit att det bakre lokomotivet bör vara bemannat med en *förare*. Den person, som skall sköta det bakre lokomotivet, anses nämligen behöva ungefär samma kunskaper som förare å påskjutningslokomotiv i allmänhet.

Pt 3. Motiveringen vid § 33, pt 2 a), åberopas.

§ 58.

Bestämmelserna äro överförda från Lokf. I., § 2, samt fullständiga med föreskrift om »lots» (pt 2) samt med ett undantag i fråga om förare å det bakre av två sammankopplade lokomotiv (pt 3).

I fråga om tågbefälhavare har kommittén upptagit till prövning, huruvida icke enahanda bestämmelse om sträckkännedom borde finnas som för förare. Visserligen torde det icke kunna förnekas, att en sådan föreskrift vore principiellt riktig, men kommittén har dock med hänsyn till de svårigheter, som vid vissa tillfällen kunna uppstå att anskaffa sålunda kvalificerad tågbefälhavare, funnit sig icke böra föreslå sådan bestämmelse, helst som det för tågbefälhavare i varje fall icke torde i lika hög grad som för förare förefinnas behov av sträckkännedom.

Beträffande slutligen bromsare så har det inom kommittén framhållits, att de fordringar som ställts på personer, vilka tillfälligt använts i bromsartjänst, i vissa fall varit allt för låga. De särskilt på senaste tiden upprepade fallen, då tåg icke kunnat i vederbörlig ordning bringas till stillastående, äro ägnade att bestyrka denna förmodan, och har kommittén därför ansett sig böra föreslå en bestämmelse, som åtminstone i någon mån torde bidra till ett för tågens säkra framförande mera bebyggande förhållande.

§ 59.

Pt 1. Bestämmelsen i Sä. O., § 69, angående tågbefälhavares befälsrätt är ej fullständig, enär denna hänförs endast till det fall att »tåget befinner sig å linjen». Då ett tåg passerar en station utan att göra uppehåll, kan emellertid ej tågexpeditören utöva befälet över tågpersonalen, varför bestämmelsen här givits en allmännare

avfattning, i anslutning till vad som föreslagits i § 11, pt 4, angående förhållandet mellan tågexpeditör (platsvakt) och tågpersonalen.

Pt 2. Från tågbefälhavarens tillsyn över tjänstgöringen å tåget har uttryckligen undantagits vad som rör lokomotivets skötsel, varigenom bestämmelsen, som nu återfinnes i Knr. I, § 8, torde hava vunnit i tydlighet.

Pt 3. Bromsare kan enligt gällande Brs. I. meddelas befrielse från skyldigheten att medföra vissa handsignalmedel. I överensstämmelse härmed har införts föreskrift om befrielse i visst fall även för konduktörspersonal att medföra dylika signalmedel, vilka för ett biljettgranskningsbiträde eller en godsvårdare ofta icke kunna vara behövliga.

Pt 4. Med bestämmelsen har avsikten varit att vinna ökad trygghet för, att bestämmelserna i den grafiska tidtabellen av personalen rätt uppfattats.

§ 60.

Intet att anföra.

§ 61.

Pt 1. Redan nu förfäres i rätt stor utsträckning, med bortseende från bestämmelsen i Sä. O., § 72, sålunda, att bl. a. konduktörspersonal och bromsare, i den mån föraren så medgiver, färdas å lokomotivet, t. ex. vid återgång av ensamt lokomotiv, som framfört ett extratåg. Detta tillvägagångssätt, som är praktiskt, synes kommittén böra vara tillåtet, varför här införts föreskrift i angiven riktning.

Kommittén har övervägt, huruvida i D. R. borde uppräknas alla de tjänstemän, vilka på grund av sin tjänsteställning eller sin tjänstgöring skulle vara berättigade att utan särskilt tillstånd färdas å lokomotiv i tåg tjänst, men torde detta, som ej ur säkerhetssynpunkt kan anses behöfligt, lämpligen kunna på annat sätt bringas till personalens kännedom.

Pt 3. Då föraren bär ansvaret för tågets säkra framförande, anser kommittén det böra tillkomma honom att avgöra, huru många personer, som kunna färdas å ett lokomotiv, utan att genom sin därvaro hindra eller störa lokomotivpersonalen i dess arbete.

§ 62.

I likhet med vad som i § 52 och 53 intagits angående stationspersonalens skyldigheter i avseende å förberedel-

ser till avgång har här i avseende å tågpersonalen ansetts nödigt att mera detaljerat angiva, vad hvarje särskild tjänsteman skall i detta avseende ansvara för.

Pt 3—7. Vad som här ålagts föraren, motsvarar i hudsak vad som för närvarande gäller.

Föreskriften i pt 3 b), enligt vilken föraren skall förse lokomotivet med signaler, d. v. s. varje förare skall förse det av honom förda lokomotivet med signaler, innebär en avvikelse från Sä. O., § 69, enligt vilken ansvaret för ett bakre, dragande lokomotivs förseende med signaler åligger föraren å det främre lokomotivet. Det synes nämligen ej finnas något skäl, varför i detta hänseende den ene föraren skulle kontrollera den andre.

Ifråga om bestämmelsen i Lokf. I, § 21, har kommittén ansett, att följandet av denna bestämmelse medför vissa praktiska svårigheter, varför bestämmelsen i viss mån modifierats.

Pt 8. I fråga om tågbefälhavarens skyldigheter i avseende å kontroll å tågs sammansättning har det ansetts nödvändigt att i någon mån begränsa desamma. Sålunda har kontroll å föreskrifterna i § 27 om inskränkningar beträffande fordons medförande i tåg och i § 31 om koppling av fordon ålagts honom endast »i den mån det är honom möjligt». Det skulle nämligen svårligen vara utförbart för en tågbefälhavare att i varje fall kontrollera vagnarnas lastningssätt, hjultryck, lastprofil, koppling och dylikt, varförutom denna kontroll i vissa fall helst bör vara undångjord, innan vagn insättes i tåg.

Emellertid torde det icke vara lämpligt att helt och hållet befria tågbefälhavaren från kontrollen å bestämmelserna i §§ 27 och 31. Märker han något, som strider emot dessa bestämmelser, bör han givetvis fästa uppmärksamheten därå och utverka rättelse.

Det nu sagda gäller i viss mån även för bestämmelserna i § 29 om vagnars inbördes ordning, men hava dessa bestämmelser dock ansetts lättare kunna av tågbefälhavaren kontrolleras.

Angående tågs förseende med signaler, se motiveringen till § 52.

Bestämmelsen om tågbefälhavares plats har ändrats för att möjliggöra hans placering främst i tåg, där så lämpligen kan ske. Vissa fördelar äro nämligen förenade härmed; vid meddelande av order utanför driftplats kan tid vinnas, snabbare samråd mellan tågbefälhavare och förare kan äga rum, och växlingen kan lättare övervakas av tågbefälhavaren.

Pt 10. I samband med den här intagna bestämmelsen har inom kommittén ifrågasatts införandet av föreskrift om kontroll genom tågpersonalens försorg av skruvbromsarna även å kraftbromsade vagnar. En dylik kontroll har emellertid ansetts vara, om icke överflödig, så dock mindre nödvändig. Skall undantagsvis dylik broms användas av den anledningen, att kraftbromsinrättning är otjänstbar, måste den givetvis dessförinnan provas, såsom av bestämmelsen torde framgå.

Pt 11. Som villkor för, att tågchefhavaren skall kunna taga plats i tågets främre del, kräves, att en annan tåg-tjänsteman med erfarenhet och nödiga kunskaper finnes tillgänglig för placering i tågets slut för skötsel av den sista bemannade bromsen, där sådan skall finnas. Denne »slutbromsare» borde lämpligen tillika kunna vara tågchefhavaren behjälplig med tillsyn över bromsarpersonalen, varom föreskrift synes böra intagas i Brs. I.

§ 63.

Pt 1. Förutsättningarna för att tåg skall få avgå från driftplats hava ansetts böra utvecklas och uppställas i ett sammanhang. De nyheter i sak, som innefattas i föreskrifterna, inskränka sig till bestämmelserna under c), vilka motiveras vid pt 2 och 3, samt bestämmelserna i andra stycket, som motiveras vid § 77, pt 8 och 9.

Pt 2 och 3. Skyldighet att kontrollera ordningsföljden förefinnes för närvarande för tågchefhavare vid såväl korsning som förbigång men för förare allenast vid korsning.

I fråga om kontroll å förbigång är det självklart, att från det tåg, som skall förbigå, kontroll ej erfordras därå, att det tåg, som skall förbigås, inkommit, enär så ju måste vara förhållandet för att förbigång skall kunna äga rum. Det kan ifrågasättas, huruvida icke från det tåg, som skall förbigås, kontroll erfordras därå, att det tåg, som skall förbigå, inkommit, men då härvid, liksom i förstnämnda fall ävensom eljest i fråga om tåg i samma riktning, denna i allt fall icke skulle innebära kontroll, att ett föregående tåg inkommit till nästa blockställe, kan densamma saklöst bortfalla.

Kontroll å korsning kan i fråga om stillastående tåg ske på ettdera av de i pt 3 a) och b) angivna sätt. Kontroll å korsning kan å genomfartståg emellanåt, såsom vid gränsstation mellan enkel- och dubbelspårig bansträcka, ej ske på något av nu nämnda sätt. För att emellertid denna kontroll ej må i ett bland de viktigaste fallen

bortfalla, har kommittén, som icke anser nödvändigt att gå så långt som Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande över Trafiksäkerhetskommitténs betänkande föreslagit, nämligen att »tåget skall skriftligen meddelas, att det mötande tåget har inkommit», därför föreslagit det i pt 3 c) angivna förfarings sättet.

Pt 7, 8 och 9. Enligt Knr. I., §§ 8 och 9, jämförda med Sä. O., § 48, mom. 2 och 3, skall anmälan »klart för avgång» för närvarande givas i fråga om stillastående tåg samt tåg med fast uppehåll ävensom vid korsning och förbigång. Signalen »klart efter», vilken ju för närvarande givas med samma signalbild som vid signalering »klart för avgång», skall givas vid korsning dels åt tåg befälhavaren å det korsande tåget dels åt tågexpeditören samt vid förbigång åt tågexpeditören. Kommittén har kommit till den uppfattning, att skyldigheten för tåg befälhavare att vid korsning och förbigång anmäla »klart efter» bör bortfalla. Signalens innebörd att angiva, att från tåget ingen vagn kvarlämnats å linjen, är till fullo ersatt av tågslutsignalen. Dess innebörd att angiva, att tåg befälhavaren ej heller i övrigt vet något hinder för annat tågs gång å den sträcka, hans tåg befarit, har av kommittén föreslagits ersatt av bestämmelsen i § 80, pt 7.

Det avsedda ändamålet med signalen »klart efter» torde på detta sätt vinnas lika väl som med användande av signalen i fråga. Härtill kommer, att signalen »klart efter» i vissa fall ej i praktiken kan komma till användning.

När fråga är om genomfartståg kan exempelvis tågexpeditör redan nu ej avvakta signalen »klart efter», innan avgångssignal gives, vilket förhållande blir än mera påtagligt, om, såsom kommittén föreslagit, tillstånd till avgång skall meddelas genom signalen »genomfart till låten» från genomfartssignalen. Vid gränsstation mellan enkel- och dubbelspårig bansträcka kan vidare signalen »klart efter» ofta nog ej alls utväxlas mellan tåg befälhavarna, i vilket fall förutsättningen för visandet av dylik signal till tågexpeditören bortfallit.

Genom det sålunda föreslagna slopandet av signalen »klart efter» kan signalbildens användande inskränkas till de fall, då den skall betyda »klart för avgång». För dylikt ändamål erfordras signalen endast i de fall, som i pt 8 angivits.

Pt 11. Jfr motiveringen vid § 53, pt 8.

Pt 12. Innebörden av uttrycket »särskild varsamhet» finnes, såsom av Malmslättskommissionen anmärkts, icke

förklarad. Denna brist har kommittén här sökt avhjälpas.

Pt 13. Jfr motiveringen till § 53, pt 19.

§ 64.

Pt 1. Hänvisningar hava införts till det ställe i D. R., där bestämmelserna finnas införda om den hastighet, som i varje av de under *a*)—*c*) angivna fallen är tillåten. I § 22 finnes bestämt, att dessa uppgifter skola finnas angivna i tjänstgöringstidtabellen eller dess bihang. Rörande bestämmandet av den hastighet, som må komma till användning å olika bansträckor med hänsyn till skenvikt, syllavstånd och hjultryck, vill kommittén föreslå, att den hastighet, som tillåtes med hänsyn till dessa faktorer, anges i B. F. i form av tabeller, motsvarande dem, som av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen intagits i dess yttrande över § 31 i Trafiksäkerhetskommitténs förslag till Banförordning.

Pt 2 och 3. Angående innebörden av att i D. R. intagits uppgifter rörande en tågastighet om 100 km, se motiveringen till § 26, pt 3.

Indelningen av tågen enligt denna pt har ändrats i överensstämmelse med den i Sä. O., § 64, använda indelningen, vilken ansetts bättre än den i Sä. O., § 74, begagnade indelningen i snälltåg, persontåg o. s. v. Såsom en följd härav har skillnaden i hastighet mellan blandat tåg och godståg i allmänhet bortfallit. Då samma axelantal äro bestämda och samma villkor i övrigt gälla för båda dessa tågslag, har det nämligen ansetts att skäl saknas för bestämmandet av olika hastigheter för dessa tågslag.

Det har inom kommittén ifrågasatts, huruvida man icke vid bestämmande av tågs största hastighet endast borde taga hänsyn till det förhållandet, huruvida tåget är kraftbromsat eller icke, oavsett om det är person- eller godsförande. Denna indelningsgrund, som torde vara teoretiskt riktig, skulle möjliggöra ett snabbare framförande av vissa godståg, vilket icke torde sakna betydelse för brådskande, långväga transporter, exempelvis av ilgods, post samt av matvaror från landets sydligare till dess nordligare delar. Enär emellertid den övervägande delen av godsvagnsparken f. n. icke torde vara byggd för en större hastighet än 60 km, har kommittén ansett sig icke böra i sitt förslag till Driftreglemente intaga bestämmelser för vad man menar med snabbgodståg. Enär

behovet av snabbare godstransporter framdeles torde komma att göra sig än mera gällande, har kommittén emellertid här velat påvisa, att en högre hastighet för godståg än nu föreslagna 60 km bör kunna komma i fråga, då den rullande materiellen i större utsträckning än nu är fallet fyller betingelserna härför.

Pt 5. Bestämmelsen i första stycket svarar mot föreskriften i Sä. O., § 74, mom. 2 f) (enligt tillägg 9) och bestämmelserna i andra och tredje styckena mot dem i Sä. O., § 74, mom. 2 b).

Enär innebörden därav emellertid icke är tillräckligt tydlig, i det att den icke täcker det fall, då det främsta lokomotivet är ett tanklokomotiv och det andra ett backgående tenderlokomotiv, har den omformulerats.

Pt 6. För inspektionståg, som skjutes, bör hastigheten få uppgå till 60 km i timmen, enär dessa tåg förutom lokomotivet i regeln utgöras av en eller ett par vagnar och utsikten från lokomotivet således icke är alldeles bortskymd.

Pt 7. Kommittén anser, att hastigheten för tåg, som påskjutes, bör kunna få vara större än hastigheten för tåg, som enbart skjutes. Skälen härtill äro följande.

Risken för ett tåg, som påskjutes är tydligen mindre än för ett tåg, som enbart skjutes, enär man i förra fallet har ett lokomotiv i tågspetsen, varav följer att den för tågets förande ansvarige lokomotivföraren har en bättre utkikspåls och sålunda också snabbare kan vidtaga eller anbefalla åtgärder för tågets hejdande, och för tåg, som påskjutes, är risken givetvis mindre, om tåget är kraftbromsat än om det är skruvbromsat eller endast delvis kraftbromsat, enär ju föraren i förra fallet har tåget bättre i sin hand. Därför bör hastigheten i detta fall kunna höjas till 60 km i timmen, i likhet med vad som tillåtes i Tyskland (se F. V., § 48 (9)). Det bör också framhållas, att Sä. O. i fråga om malmtåg under vissa villkor vid påskjutning redan nu tillåter en största hastighet av 60 km i timmen.

För ett skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg, som påskjutes, har kommittén ansett sig kunna höja den nu föreskrivna hastigheten 30 km till 40 km men icke därutöver med hänsyn till svårigheten att hastigt stanna ett sådant tåg.

Pt 8. I detta fall bör av hänsyn till trafiken å vägar, som korsa banan i plan, hastigheten, även om lokomotivet vid återgången drager tåget, ej vara större än för tåg, som skjutes.

Pt 9. Kommittén har icke ansett det lämpligt att föreskriva en bestämd största hastighet för snöplogståg, enär en sådan kunde vara till hinder t. ex. vid forcerande av en snödriva, utan ansett, att hastigheten borde begränsas endast med hänsyn till i plogståget befintliga fordon.

Pt 10. Det kan tänkas, att man behöver framföra provkörningståg med större hastighet än den, som i allmänhet är den största tillåtna, t. ex. för att prova den rullande materielen eller banan. Därför bör en bestämmelse i denna riktning finnas. I den omständigheten, att ban- och maskinbefälet skola vara i samförstånd beträffande den största hastighet, som får användas för provkörningståget, torde ligga nödig garanti för att erforderliga bantekniska och maskintekniska hastighetsbegränsningar därvid bli iakttagna.

Pt 11. Marginalen mellan grundhastigheten och största tillåtna hastigheten för ett visst tåg skall för närvarande i regeln vara minst 10 km. En marginal mellan dessa hastigheter är nödvändig, enär föraren icke gärna kan framföra ett tåg med en sådan precision, att grundhastigheten aldrig ens å någon del av linjen överskrides. Dessutom utgör denna marginal en reserv, som behöver anlitas för intagande av förlorad tid eller för hållande av tiden, då tågvikten överstiger den vikt, efter vilken gångtiden är beräknad. En viss marginal är sålunda nödvändig för undvikande av tågförseningar. Att göra denna marginal stor, är emellertid från ekonomisk synpunkt ofördelaktigt, särskilt i fråga om skruvbromsade låg, då man därmed tvingas att hava stor bromsvikt i förhållande till grundhastigheten. Av dessa skäl har kommittén ansett sig böra föreslå, att marginalen inskränkes till 5 km i fråga om tåg med en största hastighet av till och med 50 km. De förklaringar å vad som bör förstås med ett tågs och ett lokomotivs största tillåtna hastighet, vilka för närvarande finnas införda i Sä. O., § 8, andra och tredje styckena, hava ansetts onödiga och förty uteslutits.

Pt 12 a). Tabellen för den största tillåtna hastigheten i lutningar har fullständigats beträffande den lutning, där hastigheten 100 km i timmen kan få användas (jfr vid § 26, pt 3).

Visserligen giva bromsberäkningarna till resultat, att, om varje axel i tåget är utbromsad till 70 % av axeltrycket, tåget kan bringas till stillastående på den antagna bromsvägen, 700 meter från nedan angivna hastigheter i nedanstående lutningar, nämligen

från 100 km i timmen i lutning om	9,4	:	1000
» 95 » » » » » »	14,3	:	1000
» 90 » » » » » »	20,25	:	1000,

varför dessa hastigheter i varje fall skulle vara de största, som skulle kunna tillåtas i de resp. lutningarna. Då denna utbromsning emellertid icke alltid torde vara tillfinnandes i fråga om kraftbromsade vagnar, när de äro lastade, har kommittén, för att i lutning hastigheten ej må bli för stor, ansett sig böra bibehålla de nuvarande bestämmelserna i fråga om tillåtna hastigheter upp till 90 km i timmen. På grund därav bör man vid en följdriktig fortsättning av tabellen begränsa användandet av hastigheten 100 km i timmen till lutningar om högst 5 : 1000.

Den i Sä. O., § 74, mom 4 a) (enligt tillägg 8) förekommande förklaringen rörande hastigheten i lutning, som ej finnes angiven i tabellen, anger, att i dylikt fall den hastighet, som är bestämd för den närmast »svagare» lutningen, skall tillämpas. Detta strider mot den i tabellen angivna föreskriften, att viss hastighet gäller i lutning om *högst* viss beskaffenhet. Uttrycket »svagare» har i anledning härav ersatts med »brantare», vilket innebär en förstärkning av säkerheten.

Pt 12 b). Tabellen rörande den största tillåtna hastigheten i kurvor har likaledes fullständigats dels med hänsyn till 100 km:s hastighet, vilken ansetts böra medgivas i kurva med minst 800 meters radie, dels med hänsyn till 40 km:s hastighet, som bör få användas i kurva med minst 200 meters radie. Dessutom har det tillägget gjorts, att de nämnda hastigheterna få användas, endast om kurvans yttre räl har föreskriven förhöjning. Skulle så icke vara förhållandet, såsom exempelvis är fallet i växlar, måste kurvan befaras med mindre hastighet än den angivna, och bör i sådant fall den tillåtna hastigheten angivas i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen».

Pt 14. Hastigheten i oförreglad medväxel i rakspår har ansetts kunna höjas till 60 km i timmen. I specialväxlar med stor kurvradie torde efter Styrelsens prövning ännu större hastighet kunna tillåtas. För centralt omläggbar, förreglad motväxel, som icke har särskild kontroll över tungornas lägen och icke är försedd med växel-spärrska e. d. eller i st. f. sistnämnda anordning icke är förbunden med tågvägsförregling, har hastigheten ansetts böra begränsas till 60 km. Denna begränsning är motiverad av den större grad av fara, som ofullständiga signaltekniska anordningar medföra.

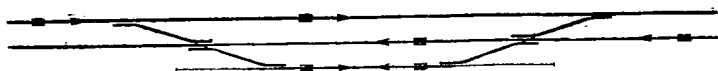
Pt 15. Beträffande hastigheten vid infart å station, där korsning eller förbigång skall äga rum, har Malm-slättskommissionen föreslagit, att densamma skulle få utgöra hälften av den största för tåget tillåtna hastigheten, oavsett om växelförregling finnes eller ej, samt oavsett om tåget är kraftbromsat eller ej. Givetvis inverka dock dessa förhållanden. Att riktigt värdesätta det inlytande, vardera av dessa förhållanden utövar på trafik-säkerheten, erbjuder emellertid stora svårigheter. Kommittén har ansett att skruvbromsning av ett tåg så väsentligt minskar möjligheten att *hastigt* bringa tåget till stillastående vid sådana tillfällen, då dess personal icke väntar något hinder för tågets framförande, att kommittén vid korsning eller förbigång för skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg föreslagit en högsta tillåten hastighet av 30 km i timmen, oberoende av övriga anordningar. Vid korsning eller förbigång å vid enkelspårig bansträcka belägen station, som icke är fullständigt förreglad eller saknar förregling har kommittén ansett, att ett kraftbromsat tåg borde få framföras med högst 40 km:s hastighet, så mycket mer som tåg får framföras med denna hastighet mot spetsarna av en oförreglad växel. Vidare har kommittén hållit före, att en hastighet av 70 km i timmen borde tillåtas för ett kraftbromsat tåg vid korsning eller förbigång å en vid enkelspårig bansträcka belägen station, som är försedd med fullständig förregling. Därvid har kommittén förutsatt, att tåget bromsas strax före ankomsten till den yttersta växeln vid stationen, så att bromsblocken ligga an mot hjulen, då tåget passerar den farliga punkten. Skulle föraren då märka något hinder, kan han jämförelsevis hastigt bringa tåget till stillastående. Alltså har avsikten med hastighetens begränsande till 70 km varit icke blott att minska tågets levande kraft utan även att åstadkomma en snabbare bromsverkan. Naturligtvis är det vanskligt att rätt tillgodose dels allmänhetens fordran på stor reshastighet, dels trafiksäkerhetens krav. En avsevärd nedsättning i hastigheten vid farliga punkter förlänger restiden betydligt — därvid har man att taga i betraktande icke blott den tidsförlust, som betingas av tågets nedbromsning och framförande med den lägre hastigheten samt dess accelererande, utan även till den tidsförlust, som uppstår därigenom, att tåget med minskad levande kraft har att övervinna de stigningar, som förekomma till följd därav, att en stor del stationer ligga i »sänkor». Dessutom medför en dylik avsevärd hastighetsminskning betydande

kostnader, förorsakade av slitning å bromsblock och hjulringar samt av ökad bränsleåtgång. När hänsyn lages jämväl till dessa omständigheter, tror kommittén, att de föreslagna hastighetsgränserna låta sig väl försvaras.

De hastighetsbegränsningar, som sålunda föreslagits vid korsning och förbigång, hava föreslagits alltid skola gälla vid uppehållstågs infart. Skälet härtill är följande. Vid behandlingen av frågan om sättet för ordgivning till tåg visade det sig med hänsyn till hastighetsbegränsningarna vid infarten å korsnings- eller förbigångsstation nödvändigt att, ifråga om uppehållståg, som ej vore på förhand underrättat om korsningen eller förbigången, stoppa dylikt tåg utanför vederbörande station för meddelandet av nämnda underrättelse. Man tog då under överbägande om ej detta skulle på något sätt kunna undvikas och fann härvid, att uppehållståg i regeln ej torde ingå å station med högre hastighet än den vid korsning tillåtna och att sålunda, om man föreskreve, att infartshastigheten för uppehållståg skulle få vara högst den vid korsning tillåtna, dylikt tåg ej skulle behöva stoppas utanför korsningsstation enbart för att viss hastighetsminskning erfordrades vid infarten.

I syfte att öka trafiksäkerheten har kommittén på grund av Malmslättskommissionens förslag tillfogat den bestämmelsen, att genomfartståg ej må öka den vid infarten bestämda hastigheten, förrän signal 49 (avgång) resp. 50 (kör) ävensom event. signal 48 (klart) mottagits, och dessutom i varje fall ej, förrän infartsväxlarna passerats.

Kommittén har varit betänkt på att i D. R. föreslå dels att bestämmelsen i denna pt skulle gälla även för tåg, som å gränsstation mellan enkel- och dubbelspårig bansträcka ingå å stationen i riktning mot enkelspåret, och dels att bestämmelsen under *a*) skulle gälla när å dubbelspårig bansträcka ett tåg befinner sig å sidospår å en station, samtidigt därmed att ett tåg i motsatt riktning skall ingå å stationen å en tågväg, som icke är genom skyddsväxlar eller spårspärrar fullständigt skyddad med hänsyn till det förstnämnda tåget. Då emellertid tillämpandet av särskilt den sistnämnda bestämmelsen torde bli förenad med svårigheter, har kommittén ansett det fördelaktigare att i stället i förslaget till B. F. intaga bestämmelser om anordnande i vissa fall av skyddsspår, på sätt efterföljande ritning utvisar.



Pt 16. I fråga om den hastighet, varmed tåg må framgå, då varsamhetssignal visas, har kommittén gjort åtskillnad på s. k. ställsignal och annan varsamhetssignal. Åt ställsignal har kommittén givit samma betydelse, som för närvarande tillägges varsamhetssignal enligt § 74, mom. 8, i Sä. O.

Vid annan varsamhetssignal, ifråga om vilken enligt sakens natur intet föregående meddelande om den tillåtna hastigheten kan finnas, har det ansetts lämpligast att föreskriva sådan hastighetsminskning att stoppande kan vid behov ske omedelbart. Endast härigenom synes man nämligen kunna skydda sig för den möjligheten, att hastigheten eljest skulle i enstaka fall kunna bliva för stor.

Pt 17. Bestämmelsen om hastighetstavlor är hämtad från särtryck nr 151, § 6. Enär personalen i allmänhet icke har tillgång till detta särtryck och föreskriften står i nära samband med denna § i övrigt, har det ansetts lämpligt att intaga bestämmelsen här.

Pt 18. Punkten motsvarar i huvudsak § 83 i Sä. O. Bestämmelserna hava endast fullständigats så tillvida, att hänsyn tagits jämväl till det fall, då B-fordon under småfordonsfärd finnas å blockstationssträckan. Dessutom har för skruvbromsat och delvis kraftbromsat tåg hastigheten nedsatts från 40 till 30 km. Skälen härtill finnas anförda vid § 81, pt 8.

§ 65.

Pt 2. Ehuru förfarandet vid provning av kraftbroms — åtminstone vad vakuumbromsen beträffar — klargjorts genom av Styrelsen utfärdad instruktion och detta spörsmål sålunda i viss mån förlorat i aktualitet, anser kommittén, som redan innan Styrelsen utfärdade bemälda instruktion, haft frågan om dylik provning under övervägande och uppgjort förslag till grunderna för densamma, att det måhända skulle vara till gagn, att kommitténs förslag meddelades Styrelsen, helst som detta förslag är så avfattat, att det även avser tryckluftbroms.

Kommittén har i likhet med Styrelsen ansett, att bestämmelserna ifråga böra intagas i särskilda särtryck, dels enär provning av kraftbromsinrättning är en så pass vidlyftig och invecklad sak, att den fordrar ganska omfattande bestämmelser, som icke lämpligen kunna inrymmas i D. R., dels enär bestämmelserna torde höra till underhållet i vidsträckt mening.

Kommittén hade givit sitt förslag följande uttryck:

»*Provning av kraftbromsinrättning.*»

Då lokomotivet kopplats till tågsättet och resp. broms-slangar likaledes hopkopplats, företages följande prov:

a) För det första tillses, att bromsledningen och till densamma anslutna delar äro täta. Detta kontrollerar man genom att stanna det organ — ejektor eller luft-pump — som åstadkommer luftförtunning resp. tryck-luft, och iakttaga vakuummeteren resp. manometern. Om denna icke visar någon nämnvärd tryckförändring, kan bromsledningen anses vara tät.

b) För det andra måste man se till, att bromsledningen är fullt öppen genom hela den del av tåget, som skall kraftbromsas och icke är helt eller delvis täppt genom någon kran eller trasselsudd, isbildning e. d. Här-om övertygar man sig genom att upprepade gånger sätta till och lossa bromsen. Om samtliga bromsblock därvid sättas till och lossas snabbt och nära nog samtidigt, är ledningen öppen. Man kan även göra detta prov så, att man anbringar en vakuummeter resp. manometer å den sista kraftbromsade vagnen. Om denna vid omväxlande bromsning och lossning hastigt angiver förändringarna i trycket, är bromsledningen öppen.

c) För det tredje måste man förvissa sig om, att vid bromsning alla bromsblock verkligen ligga an mot hjulen med tillräckligt tryck. Detta provas medelst plattjärn, i sina yttre ändar belastade med vikter, vilka plattjärn stickas in mellan bromsblocken och hjulen, just som bromsblocken klämma till om hjulen. Vikterna måste placeras så långt ut — olika allt efter ifrågavarande bromsblocks tryck — att det vid normal friktion mellan block och hjul verkligen erfordras en mot resp. block-tryck avpassad kraft att hålla de viktbelastade järnban-den kvar.

d) För det fjärde måste man övertyga sig om, att broms-blocken ligga an mot hjulen med tillräckligt tryck till-räckligt länge. Detta prövar man därigenom, att man bringar luftpumpen eller ejektorn i överksamhet och där-efter sätter till bromsen samt låter den vara tillsatt under några minuter. Om då de i pt c) omtalade viktbelastade plattjärnen hållas fast i sin ställning, befinna bromsarna sig i tillfredsställande skick. Förefinnes däremot någon otäthet, så att vid vakuumbromsen luft kan läcka in ovanför kolven i bromscyindern vare sig genom kolvpack-ningen eller på annat sätt och vid tryckluftbromsen tryck-luft läcker ut, så minskas trycket mellan bromsblocken

och hjulen å den vagn, där felaktigheten är till finnandes. Detta giver sig tillkänna, därigenom att de viktbelastade plattjärnen falla ned efter någon stund. Befintligheten av en dylik otäthet kan man också utröna medelst en på hjälpbehållaren anbragt vakuummeter resp. manometer. Utvisar denna en fortgående sänkning i trycket, under det att bromsen är tillsatt, förefinnes någon otäthet.

e) För det femte måste man se till, att vid lossning alla bromsblock avlägsnas från hjulen.

f) Vidare måste man undersöka, att snabb-bromsventilerna verka, som sig bör. Vid kraftig bromsning skola alla bromsar i hela den kraftbromsade delen av tåget sättas till så gott som ögonblickligen. Vid lossning skola å vakuumbromsarna snabbbromsventilerna vara täta.

g) Slutligen hör tillses att det, även då bromsblocken äro hårt tryckta mot hjulen, finnes tillräckligt spelrum mellan de övriga delar av bromsinrättningen, som begränsa bromsblockens rörelse, så att det finnes säkerhet för, att man kan pressa bromsblocken med erforderligt tryck mot hjulen, även sedan bromsblocken slitits något d. v. s. att bromsen ej går i botten.

Pt 3. Bestämmelserna återfinnas för närvarande i Lokf. I., § 36, första stycket. De äro där formulerade så, att föraren »städse» skall giva akt på den bromskraft, som står honom till buds medelst kraftbromsen. Något annat sätt att under tågets gång utröna denna bromskraft än genom provbromsningar har föraren icke. Alltså skulle en bokstavig tolkning av nämnda § ålägga föraren att städse företaga provbromsningar. Detta innebär dock en uppenbar orimlighet. Med hänsyn till ovanstående hava bestämmelserna i någon mån ändrats, varvid skyldigheten att provbromsa särskilt ålagts förarna å tåg, som gå långa sträckor utan att stanna. Å tåg, som ofta bromsas till stillastående med kraftbroms, blir ju denna mycket ofta använd och därvid provad.

I visst fall, nämligen vid tågets gång genom stationen närmast före en s. k. säckstation, bör dock alltid ett dylikt bromsprov göras, emedan faran är synnerligen stor, om bromsverkan uteblir å en dylik station.

Pt 4. Syftet med föreskriften är delvis angivet i föreskriften, nämligen att göra avsaktningen jämn och mjuk. Utom detta motiv finnes det dock ett annat, som är viktigare. Börjar föraren bromsa i god tid, står ju honom alltid längre tid till buds att bringa tåget till stillastående med andra medel än med kraftbromsen, i händelse denna

icke skulle verka tillfredsställande. Slutligen må anföras även ett annat skäl. På platser med livlig trafik, där tåg ofta stanna på bestämda punkter, såsom säckstationer e. d., bliva rälerna vanligen ganska oljiga. Till följd därav blir friktionen mellan hjulen och rälerna mindre och således också bromsverkan mindre, även om kraftbromsen är felfri.

Pt 5. För att påkalla bromsning å de skruvbromsade vagnar, som befinna sig i ett kraftbromsat tåg, måste föraren giva bromssignal. Tydligt bör han giva denna signal, innan han sätter kraftbromsen i verksamhet, för att bromsningen av de skruvbromsade vagnarna må ske åtminstone samtidigt med bromsningen av tåget i övrigt. Helst bör den ske förr, så att de skruvbromsade vagnarna icke utöva för stort tryck på de kraftbromsade.

Pt 6. Släpa hjulen, blir bromsverkan mindre, varjämte såväl hjulen som rälerna skadas.

Pt. 7. Om en nödbromsklaff öppnas och omedelbart därefter stänges, är det icke säkert, att bromsverkan inträder, i synnerhet om icke alla vagnar äro utrustade med snabb-bromsventiler eller om rörledningen till nödbromsklaffen har liten diameter. Visserligen har föraren skyldighet att bromsa tåget till stillastående, så fort han av vakuummeteren resp. manometeren märker, att det bromsas i tåget. Men dels är det icke säkert, att ett kortvarigt öppnande av en nödbromsklaff åstadkommer så stor förändring i trycket i bromsledningen, att föraren märker den, allra helst om nödbromsklaffen öppnas å någon vagn i slutet av ett långt tåg, dels kan det hända, att föraren icke märker en hastigt övergående förändring i trycket, även om den är ganska betydande, enär han kan vara upptagen av annat tjänsteåliggande. För att ernå tillräcklig bromsverkan måste man öppna nödbromsklaffen helt och hållet och låta den förbli i öppet läge. Skulle hastigheten likväl icke minskas, bör man öppna flera nödbromsklaffar.

§ 66.

Pt 2. Principen, att skruvbroms skall provas före begagnandet, finnes redan uttalad i Brs. I., § 10, och har kommittén intagit denna föreskrift i § 62, pt 10. Där emot saknas för närvarande föreskrifter om tillvägagångssättet härvidlag. Denna brist har här fyllts.

Pt 4. Ett oförsiktigt lossande av broms kan föranleda sådana ryckar i tåget, att detta går isär, varför bromsarna i regeln böra lossas försiktigt.

Pt 5. De i § 10 av Brs. I. och i § 11 av Knr. I. givna föreskrifterna för de fall, då bromsarna skola vara åtdragna å stillastående tåg, äro delvis mindre lämpliga. Tydligen är avsikten med föreskrifterna att, i händelse tåget kopplas isär, förhindra, att stillastående tåg i sin helhet eller en viss del därav sätter sig i rörelse, utan att något sådant är avsett. Fara härför uppstår tydligen, om tåget stannar å en bansträcka, som icke är horisontell. Och även om banan är horisontell just å den sträcka, där tåget stannar, men lutning omedelbart därefter följer, förefinnes en viss fara, att tåget kommer i rörelse. Liknande är förhållandet, om lokomotivet eller en del av tåget kopplas ifrån, enär den återstående delen av tåget därvid och ännu mer, när lokomotivet eller den avkopplade tågdelen åter kopplas till, kan sättas i rörelse.

Pt 6. Avsikten med bestämmelsen är att förhindra, att bromsen lossas av obehörig person.

§ 67.

Pt 4. Det har syns kommittén lämpligt att den i Lokf. I., § 23, stadgade skyldigheten för lokomotivpersonalen att övertyga sig om, att hela tåget medföljer, utsträcket även till tågchefhavaren.

Pt 5. Bestämmelsen i den från 1 januari 1915 gällande Lokf. I., § 26, om lokomotivförarens plats har en viss olikhet med motsvarande föreskrift i § 71 i Sä. O., enligt vilken förare i regeln skall hava sin plats på lokomotivets vänstra sida i farriktningen. Då föreskriften i nämnda instruktion i detta hänseende är bättre, enär den exempelvis vid backgång medger föraren att stå kvar å den sida, varifrån lokomotivet bör manövreras, har kommittén i D. R. föreslagit lydelsen enligt nämnda instruktion.

Bestämmelsen i andra stycket har med anledning av Malmslättsolyckan redan införts i den nya upplagan av Lokf. I., och har kommittén med någon omredigering intagit föreskriften här.

Bestämmelsen i tredje stycket om meddelande mellan förare och eldare två gånger om infartssignals (skyddssignals) ställning är upptagen på grund av förslag i denna riktning av Malmslättskommissionen.

Pt 6—7. Dessa föreskrifter äro huvudsakligen hämtade ur Sä. O., § 70, Knr. I., § 11 och Brs. I., § 9. Kommittén har emellertid gjort vissa ändringar i ordalydelsen. En av dessa avser bestämmelsen om skyldighet för

tågbefälhavaren att hålla »noggrann uppsikt över tåget». En bokstavlig tolkning av denna föreskrift skulle nämligen hindra honom från varje annan tjänsteförrättning under tågets gång, varför bestämmelsen ställts i bättre samklang med vad som är praktiskt utförbart genom föreskriftens ändrande därhän, att skyldighet att hålla utkik ålägges honom »i den mån det är honom möjligt». Samma skyldighet har ock, med nyssnämnda inskränkning, ålagts konduktörspersonalen i övrigt. Övriga ändringar avse företrädesvis att sammanfatta de detaljrika föreskrifter, som innefattas i Knr. I., § 11.

Pt 9. Bestämmelsen förefinnes redan nu å en del trafiksektioner i form av order från distrikts- eller sektionsbefälet, men bör den på skäl, som framhållits av Malm-slättskommissionen, bliva allmänt gällande. Å III distriktet anordnade försök att repetera förarens signaler medelst signalhorn hava ej lyckats, varför denna möjlighet att underlätta iakttagandet av signalerna från lokomotivet synes vara utesluten.

Pt 10. Då tåg stannat för kol- eller vattentagning synes avgångssignal icke erfordras.

Pt 11. För att möjliggöra att vid provkörning av lokomotiv eller vagnar rörelser fram och åter med provkörningståget må kunna äga rum, har kommittén föreslagit undantag från den allmänna regeln i pt 10. Kommittén anser nämligen att denna form av rörelse med fordon icke hör inpressas i för snäva former. Dock böra, då dylikt undantag medgives, vissa försiktighetsmått vidtagas på grund av den fara, som, med hänsyn till att provkörningståg ofta framföres med stor hastighet i båda riktningarna, kan vara förbunden med sådana tågrörelser, nämligen dels att tågledarens order om extratåget skall innehålla uttryckligt medgivande till ombyte av rörelseriktningen (§ 22, pt 10), dels att, innan provkörningståget får avsändas, banbevakningen och föreståndare för banmästaravdelning å sträckan till nästa station erhållit underrättelse om sådant provkörningstågs gång (se § 24, pt 9 *d*, och § 53, pt 3 *g*), samt dels att vägövergång, där bevakning är anordnad, skall i dylikt fall hållas bevakad under hela den tid sträckan är upplåten för provkörningen (§ 16, pt 8).

Pt 12 och 13. Här föreslagna bestämmelser äro huvudsakligen hämtade från Lokf. I., §§ 28, 29 och 30. Föreskriften, att tåg icke får framgå mera än 5 minuter före tidtabellstiden, har föreslagits med hänsyn till å ba-

nan eventuellt sysselsätta arbetare och med hänsyn till att växling utanför driftplats spår område kan äga rum.

Pt 14. Kommittén har ansett det ur säkerhetssynpunkt lämpligt, att tågchefhavaren, så långt det är honom möjligt, kontrollerar tågs hastighet, och att han för föraren påpekar av honom iakttagna avvikelser i avseende på hastigheten.

Pt 17. Bestämmelsen åsyftar bland annat att vid mer eller mindre ömtåliga ställen å banan undvika den ökade påfrestning, som bromsning medför.

Pt 20. Denna bestämmelse är hämtad från Tyskland och har till ändamål att möjliggöra för tågexpeditören (platsvakten) att kontrollera, att tåget är vederbörligen bemannat.

Pt 23. Bestämmelser om denna sak återfinnas delvis i order B 509.

§ 68.

Pt 1 och 2. Bestämmelserna om aktgivande på tåg och på signaler å eller från tåget hava i första rummet betydelse för sträckvakt. Givetvis bör det dock åligga all å linjen tjänstgörande personal att, om fara märkes, vidtaga nödiga åtgärder.

Jämte sträckvakten bör särskilt vägvakt aktgiva på vissa signaler å eller från tåg för att kunna rätta vägvaktsanordningens manövrerande därefter eller vidtaga andra, särskilt anbefallda åtgärder.

I fråga om de signaler, å vilka sträckvakt skall giva akt, hava tillagts signalerna 27 a, 28 och 29. Signaler i tågspetsen kunna ju ej nattetid utan olägenhet få saknas och signal 29 blir meningslös, om ej sträckvakt skall stoppa ett tåg, å vilket denna signal saknas, då sådan skulle förts.

I fråga om vägvakter hava dessa ytterligare ålagts iakttaga handsignaler från tåg och tågslutsignaler. Det förra tillägget anses nödvändigt, då numera tåg ej i samma utsträckning som förr övervakas av posterande sträckvakter, och det senare, som ej bör möta någon svårighet, då vägvakten redan nu skall efterse, om extratågssignal föres, är ju av stor betydelse för säkerheten vid den vägövergång, vägvakten har att bevaka.

Pt 3. Då detonation från å banan uppställd hastighetsmätare (dromopetard) av skäl, som i motiveringen till S. O. anförts, måste givas betydelsen »stopp», följer härav, att hastighetsmätaren måste vara bevakad, om ej hinder för tågs regelbundna gång skall uppstå.

§ 69.

Nedanstående synes böra intagas i Lokf. I.:

»Föraren å det bakre av två dragande lokomotiv skall lämpa dettas rörelser efter de anvisningar, som föraren å det främre giver. I stigning bör han i regeln låta det bakre lokomotivet arbeta hårdare — ifråga om ånglokomotiv gå med större fyllning — än det främre, men däremot mindre hårt än detta i kortare lutningar och å horisontella sträckor, för att föraren å det främre lokomotivet skall kunna framföra tåget med så jämn hastighet som möjligt.

För meddelandet av anvisningar mellan två dragande lokomotiv kunna under tågets gång användas signaler. För angivande, att farten skall minskas, kan sålunda användas signal 39 (bromsa lindrigt) eller 47 (varsamhet), och för angivande, att farten skall ökas, signal 41 (lossa bromsarna) eller 48 (klart).

För att icke bromsverkan från det främsta lokomotivet skall försvagas, höra vid vakuumbroms de å det bakre lokomotivet befintliga ejektorerna till tågets bromsledning och vid tryckluftbroms dettas luftpump icke hållas i verksamhet, försåvitt erforderlig luftförtunning resp. lufttryck uppnås av apparaterna å det främre lokomotivet.

Vad här sagts om lokomotiv gäller även motorvagn.»

§ 70.

Pt 1. I Sä. O., § 67, föreskrives, att utkikspost skall placeras å främsta vagnen i tåg, som skjutes. Denna föreskrift synes dock icke böra vara ovillkorlig, t. ex. för snöplogståg och inspektionståg. I sådana fall böra bestämmelserna medgiva frihet från utsättandet av en dylik utkikspost, om så anses lämpligt.

Pt 2. Vidare har det ansetts lämpligt att, i likhet med vad de tyska bestämmelserna föreskriva, utkiksposten medelst signaler från signalhorn varnar för tåget, då så erfordras.

Pt 3. Enär de signaler, som givas med signalhorn, icke alltid med säkerhet kunna höras på tillräckligt avstånd, bör föraren med visslan giva de signaler i övrigt, som äro föreskrivna, t. ex. vid ankomst till samt infart och utfart å driftplats.

§ 71.

Pt 3. Det är nödvändigt, att föraren å det påskjutande lokomotivet på förhand varskos om de förändringar

i avseende å hastigheten, som det dragande lokomotivets förare avser att vidtaga, enär eljest skadliga rörelser i tåget skulle kunna uppkomma. Bromssignalerna kunna för ändamålet lämpligen användas.

§ 72.

Pt 1. Föreskriften i nuvarande Si. O., § 11, att tåg skall stanna minst 100 m. utanför växel, om huvudsignal visar stopp, har ansetts ej vara av behovet påkallad. Huvudsaken är, att tåget stannar före ankomsten till vederbörande växel. Det kan till och med betraktas som ett önskemål, att tåget ej stannar allt för långt ifrån densamma, på det vid ordergivning förbindelse mellan signalvakt (växelvakt) och förare må kunna komma till stånd utan onödigt tidsutdräkt.

Såsom en följd av föreskrifterna i pt 4 måste föraren fritagas från skyldighet att i det fall, varom där är fråga, stanna framför signalmasten. Angående graden av den risk, som härmed är förbunden, har kommittén uttalat sig i motiveringen till Kap. IV i S. O.

Pt 2. Ehuru huvudsignal ej i och för sig gäller för tåg, som går å orätt huvudspår, bör dylikt tåg ej få överskrida den punkt, där tåg å rätt huvudspår skulle stannat i förhållande till denna huvudsignal.

Pt 3. Bestämmelsen avser att tydligt klargöra, att försignalen skall äga vitsord. Jfr i övrigt vad som anförts under pt 1 här ovan och i motiveringen till Kap. IV i S. O.

Pt 4. Bestämmelsen utgör en omformulering av föreskrifterna i en del av § 75 i Sä. O., och en del av § 15, mom. 2, i Si. O.

Pt 5. Jfr motiveringen till § 53, pt 23.

Pt 6. Ehuru jämlikt § 48, pt 5, såvitt möjligt både in- och utfartstågvägarna böra hållas klara, bör i allt fall föraren vara beredd att stanna senast vid infartstågvägens slut dels på grund av faran vid korsning — såsom av Malmslättskommissionen å sid. 188 i dess betänkande anförts — dels enär det icke alltid är på förhand bekant för föraren, huruvida växling pågår eller ej över den del av utfartstågvägen, som ej ingår i infartstågvägen.

För att emellertid tåget ej skall behöva bringas till stillastående vid infartstågvägens slut, om det för visst ändamål behöver föras längre, har kommittén föreslagit att så ej behöver ske, om dessförinnan signal 49 (avgång) eller signal 51 (framåt) gives åt tåget.

Pt 8 och 9. Jfr motiveringen till § 53, pt 14, 15 och 16.

Pt 10 och 11. Jfr motiveringen till § 53, pt 17.

Pt 12. Jfr motiveringen till § 53, pt 19.

Pt 13. Jfr motiveringen till § 53, pt 25 och § 81, pt 8 och 9.

Pt 15. I Lokf. I., § 22, förekommande föreskrift angående förbud för förare, att utan signal å station ånyo sätta i gång ett redan stannat tåg, har i något utvecklad form intagits i D. R.

§ 73.

Intet att anföra.
