

KAP. IX.

§ 74.

Pt 3. Dessa bestämmelser äro nya, men överensstämma med vad som redan i praktiken tillämpas och torde icke tarva någon motivering.

Pt 4. Förutom de anmälningar, som i särtryck nr 79 (Vfdr) äro föreskrivna från vagnfördelningssynpunkt, erfordras från tågförseingsynpunkt anmälan till övergångsstation, på det denna må kunna i god tid vara beredd på behovet av ändring i sammansättningen av det tåg, som skall därifrån utgå eller fortsätta.

Pt 6 och 7. För dessa bestämmelser gäller, vad som sagts under pt 3.

Pt 8. I fråga om, huruvida över huvud några minimitider för måltidsuppehåll borde i D. R. angivas, har kommittén ansett, att, då det ligger en viss vikt därpå, att beräkningarna rörande möjligheten att återvinna förlorad tid bliva så riktiga som möjligt, av detta skäl ifrågasvarande bestämmelser försvara sin plats här.

I fråga om uppehållens längd har kommittén ansett, att uppehåll för intagande av frukost- och aftonmåltid, i likhet med vad som redan gäller för middagsmåltid, böra även vid förseningstillfällen utgöra minst 20 min.

Med hänsyn till våra restaurationslokalers jämförelsevis trånga utrymmen och den tid, som åtgår för de resande att förflytta sig till och från dessa lokaler, torde det nämligen i praktiken icke vara utförbart att göra uppehållen kortare, så framt de resande skola kunna bekvämligen medhinna att intaga sin måltid.

Pt 9. Kommittén har den uppfattningen, att, då de arbeten, som skola av järnvägens personal utföras, vid tågförseingar måste ske å kortare tid än eljest samt då jämväl allmänheten härvid får underkasta sig vissa olägenheter, nämligen avkortning av måltidsuppehåll, postpersonalens arbete icke hör, då tågexpediering i övrigt är klar, få ytterligare uppehålla tåget. Om det tidtabells-

enliga uppehållet skulle avkortas, bör givetvis postpersonalen i god tid erhålla underrättelse, varom kommittén infört bestämmelse i D. R.

Pt 11. Enligt de bestämmelser, som äro föreslagna i § 75, pt 4, skall visserligen förutanmälan ske om väntad tågförsening eller ökning av sådan. Men det är dock, för att tågledaren må kunna hava tågen i sin hand, av vikt, att sådana arbeten, såsom s. k. stationsväxling, som icke beröra själva tågets gång, icke utföras utan att tågledarens medgivande inhämtats. Tågledaren, som har bättre överblick över tågrörelsen, är då i tillfälle att taga i övervägande, huruvida arbetet må få utföras eller icke, och kan han i förstnämnda fall i god tid vidtaga erforderliga ändringar i tågens inhördes ordningsföljd.

Pt 12. Detaljbestämmelserna om väntetider hava icke ansetts behöva intagas i D. R. En föreskrift, att dylika bestämmelser skola finnas, torde emellertid här vara på sin plats.

§ 75.

Pt 1 och 2. Rörande underrättelse till banbevakningen är i § 8 av Bantelefonordningen vid Statens järnvägar bestämt, bl. a., att, då »tåg försenas 30 minuter eller mera, skall stationen härom per telefon snarast underrätta en banvakt inom varje bevakningsområde å närmaste stationshåll i tågriktningen, åliggande det denne att därefter omedelbart underrätta samtliga tjänstgörande ban-, bro- och grindvakter inom bevakningsområdet».

Kommittén har i skrivelse till samtliga distriktsförvaltningar anhållit om upplysning rörande erfarenheterna angående denna bestämmelse samt angående eventuella önskemål rörande ändring av densamma. Av de inkomna yttrandena, vilka härhos bifogas (D. nr 41), har det framgått, att denna bestämmelse icke i verkligheten kunnat komma till användning på sådant sätt, att någon större nytta av densamma uppstått. Banvakterna äro nämligen av sin tjänstgöring nödsakade att större delen av sin tjänstgöringstid hålla sig ute på sin sträcka och kunna på grund härav ej anträffas med telefon annat än vid de tider, då de hava måltidsraster. Då tågförseningar ju uppstå även på andra tider än sistnämnda, blir det långt ifrån alltid som banvakterna därom erhålla underrättelse. Härav följer, att andra banvakter inom bevakningsområdet ävensom de bro- och vägvakter, som enligt Bt. O., § 8, skola underrättas av ifrågavarande banvakter, mera sällan erhålla något meddelande om tågförsening.

Kommittén är ock av den meningen, att det från säkerhetssynpunkt icke är nödvändigt, att sträckvakterna bliva underrättade om förseningar av tåg.

Behov av dylik underrättelses meddelande anses däremot föreligga i fråga om vakter vid blockposter och signalställen samt i viss mån i fråga om vägvakter.

Vad beträffar vägvakterna har kommittén i pt 1 intagit föreskrift, att station skall, om så medhinnes, underrätta vakt vid vägövergång med livlig trafik och belägen inom eller i närheten av stationens område, för att vägtrafiken ej må onödigtvis hindras. Det bör nämligen enligt kommitténs uppfattning ej stadgas ovillkorlig skyldighet för station att underrätta dessa vägvakter om tågförsening, utan bör detta göras heroende på, huruvida det, med hänsyn till vid förseningar och andra tågrubbingar förekommande viktigare göromål, kan medhinnas.

Vad angår vakter vid blockposter och signalställen å blockstationssträckan bör ifrågavarande underrättelse lämnas av vederbörande blockstation till närmaste blockpost resp. signalställe och dessa vidareföra meddelandena (jfr vid § 76, pt 7). Detta kan desto lättare ske som sådan plats, enligt kommitténs förslag i B. F., alltid skall hava telefonförbindelse med de närmaste stationerna.

Kommittén har i sitt förslag icke intagit föreskrifterna i order B 450 om underrättelse till vakt vid svängbro om tågförsening. Kommittén har nämligen ansett, att en generell föreskrift härom icke kan täcka alla de olika fall, som kunna ifrågakomma, utan att sättet för underrättelsens meddelande därför i stället bör meddelas i lokala föreskrifter.

Pt 3—5. Bestämmelserna om anmälan av tågförseningar från tågexpeditör till tågledare hava i anslutning till de särskilda bestämmelser härutinnan, som å vissa trafiksektioner tillämpats, i förslaget till D. R. utvidgats och fullständigats i åtskilliga avseenden. Sålunda hava intagits bestämmelser rörande anmälan i förväg av försening, som väntas uppstå, s. k. förutanmälan, om rätt för tågledare att bestämma, att förseningsanmälan skall ske i vissa fall även vid mindre försening än 10 minuter, samt att, om försening redan rapporterats, ytterligare rapportering behövs endast, då försening ökats eller minskats med minst 5 minuter.

Sistnämnda föreskrift är grundad därpå, att, om tågledaren erhållit tågförseningsrapport från en station,

det i regeln ej föreligger behov för honom, att från varje följande station i tågets väg erhålla dylik rapport med mindre försening ökats eller minskats i viss mån. Telegrafn blir ock genom det äldre förfaringssättet mera upptagen.

Den nu använda, föga upplysande benämningen »tåg-rapport» anser kommittén böra ändras till »tågförse-ningsrapport», vilken benämning bättre utsäger, vad rap-porten angiver.

Pt 6. Allmänna bestämmelser rörande anmälan vid större tågförse-ning, särskilt av snälltåg eller persontåg, samt angående en sådan förse-ning, som återverkar å tåg å anslutande linje, hava ansetts böra införas i D. R.

§ 76.

Pt 1. Den i Sä. O., § 56, förekommande bestämmel-sen, att vid tågförse-ningar snälltågen skola i första rum-met tillgodoses, har kommittén ansett icke lämpligt att bibehålla, enär denna bestämmelse numera ej kan undan-tagslöst tillämpas. Huru det i ena eller andra fallet bör förfaras med avseende på företräde för det ena tåget framför det andra, kan nämligen icke genom allmänna bestämmelser lämpligen regleras. Det torde därför böra över-låtas åt tågledarens omdöme att i de olika fallen ordna förhållandena på bästa sätt.

I detta sammanhang anser sig kommittén böra uttala önskvärdheten av att till tågledare endast sådana tjänste-män må ifrågakomma, vilka just i avseende på säkert omdöme äro fullt kvalificerade. För handhavandet av tågledningen på ett sätt, som icke endast tillgodoser sä-kerheten utan tager största möjliga hänsyn till andra därmed förknippade omständigheter, såsom det arbete, som vid tåggrubningar på-lägges stationer och tågpersonal, förhandenvarande anordningar å stationer, utnyttjande på lämpligaste sätt av tillgänglig dragkraft m. m., måste erfordras icke allenast kännedom om arbetet på en tra-fiksinspektörsexpedition, utan i ännu högre grad sådan praktisk erfarenhet, som endast genom en flerårig stations-tjänst kan vinnas.

Pt 2. Vidkommande utförandet av ändringar i tågs inbördes ordningsföljd har kommittén tagit i övervägande dels vad Styrelsen i sitt underdåniga yttrande över Tra-fiksäkerhetskommitténs betänkande föreslagit och Svenska Järnvägsföreningen i samma fråga uttalat dels ock vad Malmslättskommissionen därom anfört och i samman-

fattningen av sina synpunkter å sidorna 208—209 i saken föreslagit i fråga om orderformen »ny tidtabell.» Kommittén har därvid funnit sig böra upptaga i huvudsak vad i berörda hänseende föreslagits, dock med vissa ändringar och tillägg.

Beträffande de olika sätten för ändrande av tågs inbördes ordningsföljd har kommittén, som i likhet med Styrelsen anser, att nuvarande bestämmelser därutinnan behöva förtydligas och fullständigas, funnit sig böra bibehålla nuvarande ordergivningsformer, nämligen dels utfärdande av »ändrad (ny) tidtabell», dels »enstaka order».

Vad benämningarna angå, synes det kommittén som om ordet »tågföljd» icke utgör ett fullt tydligt uttryck för vad som avses, nämligen den ordningsföljd, i vilken tågen skola framgå å ett och samma spår mellan två blockställen, enär ordet »tågföljd» i första rummet hänleder tanken på ordningen mellan tåg, som *följa* varandra, d. v. s. gå i *samma* riktning. Ordet »tågföljd» har därför ersatts med det visserligen längre, men enligt kommitténs åsikt tydligare uttrycket »tågs inbördes ordningsföljd».

Benämningen »ny tidtabell» anser kommittén böra utbytas mot »ändrad tidtabell». Det är nämligen ej alltid tidtabellen är »ny», då ju tåget, såsom ock framgår av Styrelsens förslag, oftast skall följa den förutvarande tidtabellen för tåget i de delar, den ej ändrats.

Uttrycket »enkel order» föreslår kommittén utbytt mot benämningen »enstaka order» såsom ett fullgiltigare uttryck för vad som avses.

Pt 3. I motsats till den av Styrelsen uttalade uppfattningen (§ 79 i yttrandet ang. Driftförordningen) anser kommittén dock, att det är lämpligt, att det i D. R. liksom i Sä. O. utsäges, att ett sammanförande av flera enstaka order i ett telegram får ske. Genom en sådan bestämmelse bör ju all tvekan i denna fråga vara undanröjd.

Pt 4. Tågledares befogenhet att ändra ordningsföljden bör, enligt kommitténs åsikt, icke begränsas allenast till i pt 2 angivna sätt. Det kan nämligen inträffa omständigheter, som nödvändiggöra annat ordergivningssätt i visst fall, och bör då tågledaren icke vara berövad möjligheten att, utan att göra sig skyldig till reglementsstridigt förfarande, verkställa sådan på lämpligaste sätt. Givetvis kommer det ökade ansvar, tågledaren därigenom ikläder sig, att verka därhän, att annan ordergivningsform än den för vanliga fall bestämda mera sällan kommer att användas.

Pt 6. I anslutning till vad av Styrelsen å sid. 121—122 i sitt berörda yttrande anförts har kommittén, dock med viss ändring, i anledning av vad kommittén uttalat i motiveringen till § 22 i D. R. angående innebörden i ordet »korsning», ansett förtydligande rörande korsning, som uppstått vid ändring av tågens ordningsföljd genom »nyttillkommen» korsning vara behövlig.

Emellertid anser kommittén den av Styrelsen i berörda yttrande föreslagna definitionen — ehuru obestriddligen riktig — vara av så invecklad beskaffenhet, att dess innebörd torde för mången av personalen bliva svår att fatta och har kommittén därför funnit sig böra föreslå, att tågledaren genom särskild order i varje fall skall fastställa, vilken station som är att anse som den nyttillkomna korsningsstationen.

En förtydligande ritning torde, såsom i förslaget gjorts, lämpligen böra intagas i D. R.

Pt 7. Enligt nuvarande bestämmelser skall verkställighetsordern delgivas även mellan de nya och förutvarande korsningsstationerna liggande stationer, varvid i regeln det förfaringssättet torde tillämpats, att endast stationer med telegrafpåpassning (blockstationer) fått del av ordern.

Kommittén har emellertid ansett, att det borde uttryckligen stadgas skyldighet för blockstation att, när tågens inbördes ordningsföljd ändrats, därom skyndsamt underrätta även signalstationer ävensom signalposter och blockposter, belägna å blockstationssträckan. Fall hava nämligen inträffat, då vakt vid signalstation (signalpost) överraskats av tåg från annan riktning än den, varifrån han enligt tidtabellen haft att vänta tåg. Oavsett den osäkerhet, som för ifrågavarande platsvakt helt naturligt måste uppstå, huru han i dylikt fall rätteligen bör förfara, kan vid sådana fall försening av tågen icke undvikas. Blockposterna erhålla visserligen genom tåganmälan kännedom om att tåg utgått å sträckan, men böra lämpligen i förväg underrättas om det ändrade tågläget. Dylik underrättelse till ifrågavarande driftplatser kan ock utan svårighet meddelas, då vakter vid sådana driftplatser enligt kommitténs förslag skola hava telefon.

I samband härmed har underrättelseskyldigheten till blockposter och signalställen ansetts böra åläggas viss blockstation. De principer, som härvid tillämpats beträffande underrättelser om anordnande av extra tåg och om tågförseningar, hava befunnits för detta fall icke vara användbara. Det har därför visat sig nödvändigt att för nu ifrågavarande fall finna en ny princip, och har det

ansetts lämpligt föreskriva, att underrättelseskyldigheten i detta fall skall åligga blockstationerna, envar för sträckan till nästa blockstation i den riktning, i vilken tåg, som går enligt »ändrad tidtabell» framgår, samt, om ordningsföljden ändrats genom enstaka order, i den riktning, i vilken det tåg går, som först bryter ordningsföljden.

Underrättelse till banbevakningen har, i överensstämmelse med Styrelsens uttalande i yttrandet över förslaget till Driftförordning, icke föreskrivits (jfr kommitténs uttalande vid § 75, pt 1 och 2).

§ 77.

Pt 1. Orderformen »ändrad tidtabell» bör, enligt kommitténs åsikt, icke inskränkas att få användas endast för att lägga ett tåg i ett senare tidsläge. Vid tågrubbningar kan det nämligen allt som oftast finnas lämpligt att avsända ett icke personförande tåg tidigare än enligt tidtabellen för att kunna på lämpligaste sätt ordna en korsning eller förbigång med annat tåg. Att i sådant fall använda bestämmelserna om inställande av tåg och anordnande av extratåg blir onödigt betungande för ordergivningen. Ur säkerhetssynpunkt synes det ej heller förefinnas något hinder att använda orderformen »ändrad tidtabell» även i nu ifrågavarande fall, särskilt som kommittén i pt 7 föreslagit kompletterande bestämmelser angående underrättande av banbevakningen m. fl.

Jfr i övrigt pt 7.

Pt 2. Förtydligande av bestämmelserna om orderformen »ändrad tidtabell» är gjord i anslutning till vad av Malm-slättskommissionen å sid. 208 under pt 1 och 2 anförts.

Vidkommande de olika sätten för ändring av tågs inbördes ordningsföljd genom »ändrad tidtabell» har kommittén tagit under omprövning de ordergivningsformer, som av Styrelsen föreslagits i yttrandet över Trafiksäkerhetskommitténs betänkande.

I fråga om det ordergivningssätt, som består däri, att två särskilda order utfärdas, av vilka den ena upphäver förutvarande bestämmelser om ordningsföljden och den andra innehåller nya bestämmelser därom, har Malm-slättskommissionen såsom sin åsikt (å sid. 208—9) uttalat, att ny (ändrad) tidtabell borde få användas endast för ändring av ordningsföljden mellan redan anordnade tåg, men däremot icke för anordnande på nytt av förut inställt tåg. Kommittén har samma uppfattning som kommissionen och anser sålunda, att nämnda order-

givningsform icke bör få användas, enär missförstånd kan befaras uppstå därigenom.

Pt 4. Bestämmelsen i andra stycket motsvarar den för anordnandet av extratåg gällande föreskriften i § 24, pt 8. Jämväl i nu ifrågavarande fall torde nämligen behov föreligga att kontroll kan från tågledarens sida utövas ifråga om orderns riktiga uppfattande.

Pt 5. Bestämmelse motsvarande föreskriften i § 24, pt 16, angående extratåg bör finnas även angående tåg, som går enligt ändrad tidtabell.

Pt 6. I fråga om sättet för underrättande av tåg om ändringar i tågs inbördes ordningsföljd genom ändrad tidtabell, varom — vilket av Malmslättskommissionen påpekats — bestämmelser för närvarande saknas, hava föreskrifter, i huvudsaklig överensstämmelse med vad Styrelsen (å sid. 124 till § 78 b), andra stycket) i sitt förberörda yttrande föreslagit, intagits i D. R., dock med den ändring, som betingas därav, att enligt kommitténs förslag tåg genom ändrad tidtabell får läggas även i ett tidigare läge.

Pt 7. Beträffande tåg, som lägges i ett tidigare tidsläge, har underrättelsen till banbevakningen ansetts icke kunna undvaras. För tåg, som lägges i ett senare tidsläge, synes det kommittén lämpligast, att tågledaren bestämmer, huruvida denna personal skall underrättas eller ej.

Pt 8, 9 (jfr pt 1). Enligt kommitténs uppfattning innebär bestämmelsen i § 57 av Sä. O., vilken återfinnes i förberörda Styrelsens yttrande (sid. 122, mom. 2) eller »att alla nya mötes- och förbigångsstationer 'efterhand' hinna medelst telegraf mottaga och repetera dem rörande bestämmelser o. s. v.» icke tillräcklig säkerhet för att det tåg, som går enligt »ändrad tidtabell», icke utsläppes från begynnelsestationen för den sträcka, för vilken den ändrade tidtabellen skall gälla, innan behöriga kvitton inkommit, enär den ändrade tidtabellen ju kan utsändas samtidigt till *samtliga* blockstationer, som därav beröras. Denna farhåga har ock kommit till uttryck genom vad Malmslättskommissionen i sitt betänkande å sid. 208 under pt 5 uttalat.

Inom kommittén hava dryftats olika förslag till sådana kontrollåtgärder, nämligen att tågledaren skulle,

antingen genom särskild, skriftlig eller telegrafisk order meddela begynnelsestationen för den sträcka, för vilken den ändrade tidtabellen skall gälla, att sådan tidtabell kommer att utfärdas, men att tåget i fråga ej får avsändas från stationen, förrän särskild order därom givits, och att tåg-

ledaren då icke finge utsända den ändrade tidtabellen till stationen i fråga, förrän förstnämnda order kvitterats,

eller ock sända ordern om den ändrade tidtabellen till nyssnämnda begynnelsestation, först då han erhållit kvitto från alla de nya korsnings- och förbigångsstationerna.

Då emellertid dessa förfaringsätt, som i vissa fall lära tillämpats å Statens järnvägar, synas vara onödigt betungande, har kommittén i stället ansett lämpligt föreslå, att tågledaren skall, sedan föreskrivna kvitton inkommit, giva ifrågavarande begynnelsestation särskild order att tåget får avsändas. Tågexpeditören å ifrågavarande station skulle då givetvis icke få avsända tåget, med mindre han fått denna order.

Ifråga om tåg, som genom ändrad tidtabell lägges i ett *tidigare* tidsläge, är, i det fall att korsning blir flyttad genom användande av denna orderform — likaväl som, då korsning flyttas genom »enstaka order» — kontroll behöfelig från föraren och tågbefälhavaren i nu förevarande fall därå, att tågexpeditören ej avsänder det tåg, som skall gå enligt ändrad tidtabell, förrän han erhållit tågledarens omförmälda särskilda order. För enhetligets skull har kommittén emellertid föreslagit, att denna kontroll skall äga rum i varje fall, då genom ändrad tidtabell tåg lägges i ett tidigare tidsläge, om än fall kunna uppstå, då detta ur säkerhetssynpunkt ej är nödigt.

§ 78.

Pt 1. Tågledarens telegram angående förläggande av korsning bör av praktiska skäl och såsom redan nu är brukligt benämnas »förlägningsorder» och i anslutning härtill tågexpeditörens telegram benämnas »verkställighetsorder».

Pt 2. Någon risk att förlägningsordern, när telegrafan icke utan tidsutdräkt kan användas, av tågledaren telefoneras till tågexpeditören personligen, synes ej föreligga, varför kommittén av praktiska skäl intagit bestämmelse härutinnan.

Pt 4. Den i Sä. O., § 57, förekommande föreskriften, att verkställighetsordern icke får ifråga om tåg med behovsuppehåll och genomfartståg avsändas, förrän tågexpeditören givit order »om tågets stoppande på föreskrivet sätt», d. v. s. med infartssignalen, har uteslutits, enär enligt kommitténs förslag i § 53, pt 16 och 17, dylika tåg icke med nödvändighet skola stoppas utanför stationen. Däremot har föreskrift intagits, att, om order att visa

körsignal redan givits, denna order skall återkallas och orderns utförande kontrolleras. Denna föreskrift bör gälla alla slags tåg, enär jämlikt § 53, pt 13, körsignal vid korsning icke får visas på förhand.

Föreskriften, att, när fråga är om genomfartståg, tåg-expeditör alltid skall tillse, att signalen står till stopp, skulle strängt taget ej vara nödvändig, då man måste förutsätta, att, om ej order att visa körsignal givits, signalen står till stopp. Signalvakten får nämligen jämlikt både nu gällande och av kommittén föreslagna bestämmelser ej giva körsignal, förrän han erhållit order därtill. Skulle emellertid ett felaktigt förfaringssätt härutinnan hava ägt rum, så att infartssignalen ej återställes till stopp, kan härvid fara uppstå, t. ex. därigenom att genomfartståget, som icke är berett på eventuellt uppehåll, icke kan stanna före infartstågvägens slut. Kommittén har därför ansett försiktigheten bjuda att tågexpeditören i varje fall skall förvissa sig, att infartssignalen visar stopp.

Pt 5 och 6. Kommittén har övertvägt, huruvida ej bestämmelserna angående förfaringssättet vid underrättande och insläppande av tåg vid ändrade korsningar, vilka bestämmelser äro särskilt viktiga ifråga om tåg, som skola kvarhållas, borde sättas i sammanhang med föreskrifterna om korsningsändringar. Kommittén hade nämligen från början tänkt sig att vid korsningsändringar tågintagningen skulle försiggå på i vissa avseenden från de i § 53 intagna allmänna bestämmelserna avvikande sätt, men har kommittén emellertid funnit skäl föreslå att vid korsningsändringar skall tillämpas samma förfaringssätt som vid annat säkerhetshinder för tågs utfart resp. genomfart. Kommittén har sålunda nöjt sig med att här införa endast hänvisningar till de allmänna bestämmelserna i nämnda § 53, dock med det undantag, som i pt 5, mom. c), angives och särskilt motiveras.

Pt 5 c). Har det korsande tåget redan inkommit, innan det tåg, som eljest skolat kvarhållas, insläppes, och behöver tåget ej av annan anledning göra uppehåll å stationen, synes ej heller ur säkerhetssynpunkt behöfligt att stoppa tåget å stationen endast för kvittering av ordern om korsningen, varför kommittén föreslagit, att i så fall ordern må lämnas utan kvitto, och kan den då överräckas under tågets eventuellt avsaktade förbifart.

För detta ändamål torde ett i Danmark använt tillvägagångssätt böra även hos oss införas. Detta består däri, att ordern insättes i en klämmare, fastsatt i en håg-

formigt böjd rotting eller vidja, vilken under tågets förbi-gång hålles så högt, att en av lokomotivpersonalen kan träda armen genom öglan, varefter ordern uttages och redskapet släppes å bangården.

Pt 7 och 8. Avfattningen av pt 7 a)—c) är en följd av vad som under pt 4 anförts.

Nuvarande bestämmelser medgiva ingen annan form för överförande av verkställighetsorder än telegrafisk sådan.

I fråga om verkställighetsorder till mellanliggande blockstationer har kommittén upptagit det i mom. 8 av § 79 i förslaget till Driftförordning gjorda medgivandet att härvid få använda telefon i stället för telegraf, dock med den av Styrelsen i yttrandet däröver föreslagna ändringen.

Detta medgivande bör, enligt kommitténs åsikt, utvidgas att omfatta även verkställighetsorder mellan den nya och förutvarande korsningsstationen samt tågledaren, enär en bokstavlig tillämpning av bestämmelserna skulle, om telegrafen vore i olag, förhindra en ändring av korsning. Ur säkerhetssynpunkt synes det kommittén ej uppstå fara för en sådan praktisk anordning, särskilt då kommittén förbundet densamma med föreskrift därom, att ordena skola, efter nedskrivning av desamma, utväxlas personligen mellan tågexpeditörerna resp. tågledaren.

Pt 9. Tvekan har, enligt vad till kommitténs känne-dom kommit, ofta uppstått, huruvida meddelande angående ändring av tågspår å den nya korsningsstationen finge lämnas i samma telegram som verkställighetsordern.

På grund härav har kommittén, som ansett hinder härför ej böra föreligga, intagit uttryckligt medgivande härtill i D. R.

Pt 10. Den av Styrelsen vid § 79 under d) i yttrandet över förslaget till Driftförordning föreslagna bestämmelsen har intagits i D. R., dock i den form, att tågledaren på-läggas skyldighet att, då han så finner erforderligt, med-dela, vilken station som skall anses som den »förutva-rande korsningsstationen», enär det ofta torde vara svårt för tågexpeditörerna att avgöra detta.

Pt 12. Huvudbestämmelserna återfinnas i §§ 53 och 63 — angående vissa åligganden för tågexpeditör, förare resp. tågbefälhavare, innan tåg avsändes resp. avgår — men äro av den vikt, att de anses böra här upprepas.

Pt 13. Uttrycket »frågan om denna mötesändring har därmed förfallit» i Sä. O., § 57, mom. 3, sista stycket, kan med en bokstavlig tolkning fattas så, att tågexpedi-törs förklaring, att korsning icke kan äga rum å hans

station, skulle utgöra ett ovillkorligt hinder för den ifrågasatta korsningen. Då emellertid tågexpeditörs vägran kan vara mer eller mindre väl grundad, bör tågledaren hava en viss prövningsrätt härutinnan, helst som det kan tänkas att genom dennes ingripande det hinder, som för tågexpeditören syntes vara bestämmande, skulle kunna avlägsnas. I detta syfte har bestämmelsen givits en sådan formulering, att det är själva ordern som förfallit, tågledaren sedan obetaget att, om han så prövar lämpligt, giva en ny förläggningsorder.

Pt 14—18. I dessa punkter återfinnas de bestämmelser, som innefattas i Sä. O., § 57, mom. 4—6. De hava dock omarbetats i syfte att vinna överskådligare uppställning.

Pt 19. Den nuvarande föreskriften i »Anm.» efter § 57 i Sä. O. (mom. 8 enligt tillägg nr 8) angående delgivande av verkställighetsorder till tågpersonal å annan station än den, som eljest skulle delgivit nämnda personal, har av kommittén, som anser att sådant förfaringssätt bör medgivas, intagits i D. R., dock med det tillägg, att förläggningsordern skall ställas även till ifrågavarande, av tågledaren utsedda underrättelsestation.

§ 79.

På samma skäl, som av Styrelsen anförts vid § 80 i dess förberörda yttrande angående förslaget till Driftförordning, har kommittén ansett det nödigt, att nuvarande bestämmelser i § 58 av Sä. O. angående ordergivningen, då enstaka order användes, omarbetas, och har kommittén jämväl ansett, att denna omarbetning bör gå huvudsakligen i den av Styrelsen förordade riktningen. Bestämmelserna för de fall, att förbigång i egentlig mening icke äger rum eller att förbigång upphäves utan att ny sådan kommer till stånd, böra emellertid enligt kommitténs åsikt lämpligen utbrytas. Härvid bör användas orderformen »Låt tåg 02 gå efter 04 till A», vilken orderform kommittén anser bättre utsäga innebörden av ordern, nämligen att det försenade tåget skall gå efter ett annat, i senare tidsläge liggande tåg, vilket i sin ordning skall gå i vanlig tid.

Pt 4, sista stycket, och pt 5. Jfr motiveringen till § 78, pt 7 och 8.

Pt 7. Jfr motiveringen vid § 78, pt 5 och 6.

Pt 9. Jfr motiveringen till § 78, pt 13.

Då det inom kommittén framhållits, att i fråga om

föribigångsändringar tvekan uppstått hos lågexpeditör, huruvida han vore berättigad att under här angivna förhållanden avsända tågen i den förut bestämda ordningsföljden, har kommittén intagit förtydligande härutinnan.

Pt 11. Bestämmelserna i anm. 1 till nämnda paragraf 58 angående rätt för tågexpeditörerna (blockpostvakterna) vid vissa angivna stationer (blockposter) att ändra ordningsföljden mellan i samma riktning gående tåg å viss bansträcka, då dubbelspårsdrift äger rum mellan vissa blockstationer, hava av kommittén ansetts böra i allmän form intagas i D. R. De fall, då dylikt bemyndigande borde lämnas, skulle då bliva beroende av ett särskilt beslut av Styrelsen. De driftplatser, som för närvarande hava dylik befogenhet, äro angivna i en uti D. R. intagen förteckning.

Enligt nu gällande bestämmelser är ändring av ordningsföljden genom tågexpeditörerna (blockpostvakterna) förbunden med utförlig tåganmälan, ehuru väl eljest å dubbelspåriga bansträckor allenast enkel tåganmälan erfordras. Göres dylik ändring av ordningsföljden av tågledaren, erfordras endast enkel tåganmälan. Denna olikformighet är undanröjd genom kommitténs förslag vid § 41, där frågan om tåganmälan jämväl vid ändrad ordningsföljd behandlas.

De ändringar i övrigt, som vidtagits i § 79 i förhållande till § 58 i Sä. O. och ej särskilt berörts, äro redan motiverade vid § 78.
