

## KAP. X.

## § 80.

Pt 1. Bestämmelsen i första stycket motsvaras av föreskrift i Bv. I., § 21, men har kommittén formulerat föreskriften så, att den skall gälla dels all banpersonal, dels personal å driftplats.

Bestämmelsen i andra stycket är föranledd av föreskriften i § 47, pt 12.

Pt 2. Föreskriften i Lokf. I., § 33, om skyldighet för personalen å lokomotiv att, då hinder förefinnes å bredvid liggande spår, stoppa tåget, på det att skyddssignalering må anordnas vid det farliga stället, har med vederbörlig modifikation utsträckts att gälla all tågpersonal.

Pt 3. De nu i flera instruktioner förefintliga bestämmelserna om skyldighet för viss personal att repetera till tåg given stoppsignal hava här sammanförts för att ernå enhetlig avfattning, och hava bestämmelserna i samband härmed förtydligats. Dessutom har skyldighet att repetera signaler stadgats även i fråga om varsamhetssignal.

Pt 4. Denna bestämmelse är ny och kan synas självklar, men har här intagits för att särskilt framhålla den möjlighet, som står banpersonal till buds att hejda ett tåg, som icke iakttagit mot detsamma visad stoppsignal.

Pt 5. Bestämmelserna i denna punkt avse att i sig innefatta föreskriften i nuvarande Si. O., § 11, andra stycket, att tåg skall för annan stoppsignal, än sådan, som gives från huvudsignal, stanna, så fort ske kan. Denna bestämmelse har ansetts icke böra bibehållas oförändrad, enär detta uttryck kan innefatta skyldighet för föraren att för tågets stoppande vidtaga alla tänkbara åtgärder och sålunda även de, som kunna vara skadliga för lokomotivet. Därför har skillnad gjorts på de tillfällen, då fara eller hinder föreligger, och övriga tillfällen. I de sistnämnda fallen böra endast de vanliga och ofarliga åtgärderna för stoppandet tillgripas, medan i de förstnämnda alla till buds stående åtgärder böra vidtagas.

## § 81.

Pt 1. Bestämmelsen gäller för närvarande allenast den, som från banan givit stoppsignal, men bör givetvis gälla även för tågpersonal.

Pt 2 och 3. Dessa bestämmelser avse att täcka en lucka i nu gällande föreskrifter. Om nämligen tåg bringats till stillastående med anledning av bromsning från konduktörspersonalen eller bromsarna eller på grund av något förhållande å banan, som av föraren iakttagits, är föraren givetvis den, som i första hand har vetskap härom, och bör han därför underrätta tågbefälhavaren, som enligt pt 5 äger att verkställa undersökning om anledningen. För tids vinnande bör emellertid i dylikt fall tågbefälhavaren icke på sin plats i tåget avvakta meddelande från föraren utan sätta sig i förbindelse med honom. Detta kan synas vara en självklar sak, men, då enligt vad inom kommittén uppgivits, tvistigheter härutinnan uppstått mellan förare och tågbefälhavare, har kommittén ansett sig böra i D. R. intaga stadgande härom.

Pt 5. Bestämmelsen återfinnes i § 76 av Sä. O. och § 11 av Knr. I. Där förekommande föreskrift, att tågbefälhavaren, om giltig anledning till bromsning icke kan påvisas, skall anmäla förhållandet till stationsföreståndaren å nästa uppehållsstation, anser kommittén böra utgå, emedan det icke torde vara tågexpeditören möjligt — särskilt med hänsyn till den korta tid, som under ett tåguppehåll skulle stå honom till buds — att utreda anledningen, då ej tågbefälhavaren kunnat göra det. För att förhållandet i allt fall må komma till trafikinspektörens kännedom, anses det böra anmärkas i tågrapporten, varom föreskrift intagits i § 73.

Pt 6. Signaleringsavståndet synes, då tåget framföres med så ringa hastighet, icke behöva sättas till mer än 300 meter.

Pt 8. Denna bestämmelse motsvaras av § 78, mom. 1, i Sä. O., men har på nedan anförda skäl ansetts böra givas en annan formulering. Med en bokstavlig tolkning av ordalydelsen i nämnda paragraf, jämförd med Sä. O., § 3, skulle för ett tåg, som nödgats stanna å en lastplats område, skydds signalerung enligt Sä. O., § 18, anordnas. Det synes kommittén emellertid oriktigt att frånkänna infartssignalen värdet såsom skydd vid en lastplats (signalpost), när den anses utgöra tillräckligt skydd vid en station. Att infartssignalen anses utgöra ett tillfredsställande skydd vid en station är givetvis grundat därpå,

att, med hänsyn till föreskrifterna om tågvägsinspektion, det ansetts uteslutet, att ett tåg skulle kunna insläppas å ett spår, där tåg eller vagn finnes. Kommittén har därför ställt sig på den ståndpunkten, att infartssignal skall anses vara tillräckligt skydd för ett tåg, som stannat å driftplats område, oavsett anledningen till stannandet och oavsett driftplatsens art.

I ovanberörda § 78 stadgas, att, då tåg nödgats stanna å linjen, stoppsignaler *genast* och på sätt föreskrives i § 18 av Sä. O. skola anordnas, vilket sålunda innebär, att signalering skall ske åt båda hållen och på ett avstånd från tåget av i olika fall 1200, 900 och 600 meter.

Kommittén har emellertid på skäl, som nedan anföras, föreslagit dels att signaleringen skall utföras i regeln endast bakåt dels att den tidpunkt, inom vilken signaleringen skall vara utförd, skall på visst sätt ändras.

Om i det fall, varom nu är fråga, nämligen att tåg nödgats stanna å linjen, hinder ej möter för utväxlande av tåganmälan resp. linjeblockanmälan å den blocksträcka, varå tåget stannat, finnes intet behov av skyddssignalering. Då emellertid tågpersonalen icke kan med säkerhet veta, om dylik anmälan kan utväxlas, måste man vid bedömandet av, vilka åtgärder som vid nu ifrågavarande tillfälle böra vidtagas, utgå från det antagandet, att dylik anmälan icke kan åga rum.

Vad då först angår kommitténs förslag, att skyddssignalering icke behöver anordnas framåt, då tåg stannat å linjen, är detta förslag grundat därpå, att, med hänsyn till den kontroll å ordningsföljden, som det åligger såväl tågexpeditör som tågbefälhavare och förare att utöva, man knappast kan tänka sig möjligheten därav, att ett tåg skulle utsändas å en blocksträcka, som är upptagen av ett tåg i motsatt riktning.

Då hjälplokomotiv begärts (se § 89) har kommittén dock ansett lämpligt att skyddssignalering anordnas även framåt.

Beträffande den tidpunkt, då skyddssignalering senast bör vara verkställd, måste man vid bestämmandet härav taga hänsyn till den tidpunkt, då ett efterföljande tåg får, ehuru tåganmälan icke ägt rum, utsändas å samma blocksträcka. Enligt Sä. O. kan detta, med iakttagande av vissa försiktighetsmått, ske »såvida den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äventyrs redan avsänt tågs gång till samma station». (Sä. O., § 55.)

Kommittén har icke kunnat finna denna bestämmelse betryggande. Visserligen skall det efterföljande tåget un-

derrättas, att tåganmälan icke ägt rum och dess hastighet får icke överstiga 40 (på rak sträcka med obehindrad utsikt 60) km i timmen, men dessa försiktighetsmått torde icke alltid vara tillfyllest, vilket kan belysas av följande exempel:

Om ett tåg med 30 km grundhastighet av någon anledning förlorar tid under gången och slutligen stannar, då dess tidtabellsenliga gångtid är tilländalupen eller kanske ändå senare, och om, omedelbart efter det gångtiden utgått, ett tåg med 40 km hastighet utsändes, visserligen med varsamhetsorder men utan hastighetsminskning, så kan det hända, att det efterföljande tåget upphinner det föregående, innan signalering hunnit anordnas, varigenom fara för påkörning bakifrån lätt kan uppkomma.

Det torde därför vara nödvändigt, att stadga ett visst, bestämt tidsmått mellan det föregående och det efterföljande tåget. Kommittén hade först tänkt sig detta så, att det efterföljande tåget skulle få utsändas, sedan gångtiden för det föregående tåget utgått, dock tidigast 15 min. efter det sistnämnda tåg utgått å blocksträckan, Men icke heller detta har syntts tillräckligt, ty, om i ovan anförda exempel det föregående tågets gångtid är 15 min. eller däröver, kvarstår samma fara för påkörning. Kommittén har därför ansett sig böra föreslå, att tidsmättet räknas, icke från den tidpunkt, då det föregående tåget utgått å blocksträckan, utan från den tidpunkt, då dess gångtid å blocksträckan utlupit.

Vid bestämmandet av tidsmättets storlek bör hänsyn tagas icke allenast till den tid, som åtgår för signaleringens utförande utan även därtill, att viss tid torde åtgå för samråd mellan tågbefälhavaren och föraren angående de åtgärder, som lämpligen böra vidtagas, och har kommittén ansett, att ett tidsmellanrum av — förutom gångtiden — 10 minuter borde vara tillräckligt och avfattat sitt förslag i § 53, pt 7 c), med hänsyn härtill.

Denna föreskrift, enligt vilken man sålunda skulle nödgas kvarhålla ett efterföljande tåg i 10 minuter efter det ett föregående tågs gångtid utgått, kan vid första påseendet synas vara hinderlig för tågens gång genom den försening, för vilken det efterföljande tåget därigenom utsättes. I praktiken är det emellertid så, att, om anmälan »0 in» för det föregående tåget ej erhållits å väntad tid, ett par minuter åtgå för att försöka ernå förbindelse med vederbörande blockställe för tåganmälan utväxlande och, sedan detta befunnits omöjligt, åtgå ytter-

ligare några minuter för utskrivande och delgivande av varsamhetsorder åt tåget. Det föreslagna tidsmellanrummet mellan det föregående tågets tidtabellsenliga ankomsttid till framförliggande blockställe och tidpunkten för det efterföljande tågets avsändande torde sålunda i regeln i allt fall komma att tagas i anspråk, vadan föreskriften icke innebär något ytterligare försenande av det efterföljande tåget.

Vid bestämmandet av det avstånd, på vilket signaleringen skall anordnas, är det givetvis önskvärt, att detta avstånd kan göras så kort som möjligt, på det att minsta möjliga tid må åtgå för signaleringens utförande på föreskriven plats. Av säkerhetshänsyn måste emellertid avståndet mellan det stannade tåget och den plats, där signaleringen utföres, vara minst lika stor som bromsvägen för ett till äventyrs efteråt kommande tåg. Bromsvägen i sin ordning bestämmes ju av bromskraften och hastigheten. Hastigheten skall, enligt nu gällande föreskrifter (Sä. O., § 83), utgöra högst 40 km, utom å rak sträcka med obehindrad utsikt, där hastigheten får uppgå till högst 60 km. Om dessa hastigheter innebära en nedsättning av den för tåget tillåtna största hastigheten, uppstår givetvis ett överskott av bromskraft, som förkortar den verkliga bromsvägen och som skulle kunna användas till förkortande av signaleringsavståndet. Detta torde i regeln vara fallet med kraftbromsade tåg. Om emellertid ett skruvbromsat tåg har en största tillåten hastighet av 40 km och följaktligen en efter denna hastighet beräknad bromskraft, uppstår intet överskott å bromskraft, och blir bromsvägen sålunda den normala eller 700 meter. Detta gäller, om det föregående tåget stannat så, att närmast efter tåget finnes en lutning om 10 ‰. I annat fall uppstår likaledes ett visst överskott på bromskraft. Det skulle sålunda kunna tänkas, att signaleringsavståndet i vissa fall, nämligen då tåg har bromskraft för mer än 40 km:s hastighet eller då sträckan närmast bakom tåget ligger i stigning, horisontellt eller i svagare lutning än 10 ‰, skulle kunna förkortas under 700 meter. Då den tidsvinst, som vid signaleringens anordnande därvid skulle ernås, emellertid icke kan bli synnerligen avsevärd, och då det är fördelaktigt för tågpersonalen, att bestämmelserna om dylik signaleringsanordnande äro så enhetliga som möjligt, har kommittén stannat vid att för samtliga dessa fall föreslå signaleringsavståndet lika med den normala bromsvägen.

I sammanhang härmed har kommittén ansett sig böra

föreslå sådan ändring av ovannämnda hastighetsbestäm-  
melser, att för skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg  
(utom hjälptåg) hastigheten ej må överstiga 30 km. Med  
hänsyn till risken att, då dylikt tåg oförmodat skall stanna,  
ernåendet av full bromsverkan kan fördröjas utöver be-  
räknad tid, har nämligen försiktigheten ansetts bjuda  
fastställandet av denna lägre hastighet. Härigenom torde  
man nämligen på detta sätt i regeln få överskott å broms-  
kraft.

Rörande sättet för signaleringen kan densamma i regeln  
ej äga rum med ställsignal (signal 1), enär sådan ej lämp-  
ligen torde böra medföras bland tågutrustningen. Kan  
emellertid ställsignal tillhandahållas av tillstädeskommen  
sträckvakt, bör dock sådan signal användas och utsättas  
på samma avstånd.

Angående skyddssignalerings anordnande med hänsyn  
till inom signaleringsavståndet befintlig huvudsignal åbe-  
ropar kommittén motiveringen till S. O., vb 5.

Beträffande anordnande av skyddssignalering å linje-  
blocksträcka åberopas vad kommittén därom anfört i mo-  
tiveringen till § 53, pt 25.

Pt 9. Förslaget om användande av de här ifrågasatta  
signalerna 38 (bromsa kraftigt) och 46 a (stopp) som för-  
bindelsemedel mellan tågpersonalen i tågets främre och  
bakre delar är grundat därpå, att, om behovet av skydds-  
signalering först blir känt i tågets främre del, tid vinnes,  
om anmodan att utföra skyddssignaleringen kan meddelas  
genom någon signal.

Pt 10. Bestämmelsen finnes för närvarande intagen i  
§ 33 av Lokf. I., men anses böra, då den är av allmän  
natur, intagas i D. R.

Vad kommittén under pt 8 anfört rörande sättet m. m.  
för signaleringen, kan givetvis ej avse signalering å  
annat spår än det, å vilket tåget befinner sig. Å bred-  
vidliggande spår bör signalering ske såsom eljest, då  
sådant fel uppstått å spår, att spåret ej kan befaras.  
(§ 19).

Pt 11. Inträffar å flerspårig sträcka urspårning eller  
annan olycka, som kan utgöra hinder för tåg å bredvid-  
liggande spår, är det av vikt att skyddssignalering an-  
ordnas först å gransspåren, enär tågen å dessa spår gå  
oberoende av det nu ifrågavarande tåget och utan känne-  
dom om detsammes läge. Tåg måste därför anses kunna  
väntas när som helst å sådant spår. Skulle tåg ankomma

å grannspår utan att skyddssignalering är anordnad, skulle olyckan kunna bli av än större omfattning.

Pt 12. Enligt föreskriften i Sä. O., § 78, mom. 1, andra stycket, skola »om orsaken till tågets uppehåll är undanröjd, de utsatta stoppsignalerna indragas och tåget föras vidare». Undantag från denna regel har ansetts erforderligt i det fall, att spåret tagit skada eller banan eljest är i olag. I detta fall synes nämligen platsen icke böra lämnas utan tillsyn.

### § 82.

Pt 1 och 2. Bestämmelserna angående förfaringssättet, då någon av lokomotivpersonalen blir otjänstbar under tågs gång, äro överflyttade från Lokf. I. till D. R., enär bestämmelserna beröra sådana förhållanden, som avse att trygga tågs gång och därför böra vara kända även av annan personal än förstnämnda personal.

### § 83.

Intet att anföra.

### § 84.

Intet att anföra.

### § 85.

Närmare bestämmelser rörande vad som skall iakttagas, då tågslutsignal saknas, äro för närvarande utfärdade endast vad angår banvakter (Bv. I., § 21). För övriga drifttjänstemän saknas motsvarande föreskrifter, varför kommittén här intagit utförligare bestämmelser i ämnet.

Pt. 1. Saknas tågslutsignal bör sträck- eller vägvakt av försiktighetsskäl antaga, att vagn gått loss. Stoppsignal åt tåget bör dock ej få givas av sådan tjänstehavare. Dels kan nämligen, om vagn gått loss, denna vara stadd i rörelse i tågets riktning, i vilket fall tågets stoppande skulle föranleda fara för sammanstötning, dels skulle, om vagn ej gått loss utan slutsignalens frånvaro beror på förbiseende, den felande slutsignalen i allt fall ej kunna ersättas å linjen.

Pt 2. I fråga om öppnande av vägvaktstängningsanordning för genomsläppande av vägfärdande, då vägvakt iakttagit nyssnämnda förhållande, torde man av hänsyn till, att vägtrafiken ej må onödigt hindras, ej böra föreskriva, att avstängningsanordningen ej får öppnas, förrän

vakten erhållit närmare meddelande i saken. En viss tid torde emellertid böra förflyta, innan avstängningsanordningen öppnas, såvida ej lossgången vagn dessförinnan gått förbi, och en viss försiktighet vid vägfaran- des genomsläppande torde även, sedan avstängningsanordningen öppnats, böra iakttagas, varför bestämmelserna formulerats med iakttagande av nu angivna synpunkter.

Pt 3. I det fall, då den vagn, som antages hava gått loss, icke finnes inom synhåll, har ansetts riktigast, att vakten först sätter sig i förbindelse med vederbörande driftplatser, dels för att varsko dessa om förhållandet dels för att få de upplysningar, som av bakomliggande driftplatser kunna meddelas, och att vakten först därefter anställer de efterforskningar, som kunna vara erforderliga.

Pt 7. Iakttager tågexpeditör, att tåg saknar slutsignal, bör han, såvitt ej fara därigenom uppstår, om möjligt stoppa tåget för undersökning av förhållandet, på det att tåget icke må fortsätta flera blockstationssträckor utan slutsignal och banpersonalen därigenom tvingas vidtaga onödiga undersökningar.

Pt 9. I händelse vagn kvarlämnats å huvudspåret, kan hjälplokomotiv för vagnens avhämtande behöva utsändas, varför det är nödvändigt eller åtminstone lämpligt, att personal finnes i tjänstgöring vid vederbörande med huvudsignal utrustade driftplatser.

Pt 11. Såsom en nyhet har kommittén föreslagit skyldighet för vederbörande tjänsteman vid driftplats samt för sträckvakt att efterse, huruvida signal 27 a resp. 28 samt 29, då sistnämnda signal skall föras, verkligen finnes. Beträffande signalerna 27 a och 28 anser kommittén det innebära våda för säkerheten, om *båda* lyktorna av dessa signaler slocknat, enär tåget då ej kan iakttagas på tillräckligt avstånd, varför under sådant förhållande tåget bör stoppas för lyktornas tändande. I regeln borde detta förhållande ju kunna iakttagas av föraren, men, då tåg skjutes, liksom även eljest, kan man ej förlita sig härpå, varför bestämmelsen ansetts böra intagas.

I fråga om signal 29 hör, i överensstämmelse med ändamålet med denna signal, stadgas ovillkorlig skyldighet att stoppa tåg, som bort föra dylik signal, då signalen ifråga saknas. Skulle tåget gå å orätt spår utan be- myndigande, kan detta ju givetvis föranleda stor fara.

Pt 12. Bestämmelsen är överflyttad från Knr. I, § 7, och utvidgad att gälla all å tåget tjänstgörande personal ävensom tågexpeditör. I förekommande fall hör sist-

nämnda tjänstehavare vidtaga åtgärder i syfte att vederbörande personal må på annat sätt bliva underrättad om extratågets gång.

### § 86.

De nu gällande föreskrifterna, som motsvara bestämmelserna i denna paragraf, äro synnerligen knapphändiga, och utgöras allenast av § 22 i Sä. O. samt smärre delar av § 80 därstädes. Kommittén har ansett lämpligt, att något utförligare föreskrifter i ämnet bliva meddelade.

De fall, som kunna inträffa, äro från banbevakningens synpunkt

- a) att vagn går loss från tåg i sträckvaktens åsyn,
- b) att vagn och tåg eljest röra sig på samma spår i hans åsyn,
- c) att lös vagn påträffas å huvudspår,
- d) att driftplats anmäler, att vagn råkat i drift.

De åtgärder, som av den ene eller andre tjänstemannen böra i dessa olika fall vidtagas, äro emellanåt desamma. Vissa olikheter förefinnas emellertid, och har det av detta skäl ansetts erforderligt att behandla de olika fallen var för sig.

De principer, som legat till grund för bestämmelsernas avfattande, äro att man först skall söka undanröja den omedelbara faran för sammanstötning mellan tåg och vagn, som befinna sig å samma blocksträcka, och därefter genom underrättelsens vidareförande söka undanröja faran för vagnens sammanstötande med längre bort befintligt tåg eller å driftplats befintliga vagnar.

Pt 1. Enligt bestämmelserna i Sä. O., § 80, får i här omhandlade fall försök icke göras att tillkoppla lossgången vagn »under natten och i tät dimma». Har emellertid visshet vunnits, att den lossgångna delen av tåget står stilla, synes skäl för detta förbud ej föreligga.

Bland de medel, som kunna användas för att hejda lossgången vagn, är givetvis även bromsning från å vagnen varande tjänsteman. Detta har emellertid ansetts överflödigt att påpeka i D. R.

Pt 2. I fråga om signalering till skydd för lossgången vagn, som hejdats, åberopar kommittén delvis vad som i § 81, pt 8, sagts. Om så anses kunna utan fara ske, hör föraren underrätta någon av de på vägen till närmaste blockstation befintliga blockposterna eller signalstäl-lena i och för underrättelsens meddelande snarast möjligt till närmaste blockstation.

Bestämmelsen i Sä. O., § 80, därom, att vid ankomsten till station signalvakten vid infartssignalen skall underrättas, har uteslutits emedan dels tågexpeditören synes böra i första hand underrättas dels, när signalerna allmänt bliva centralt manövrerbara eller kontrollerbara, i regeln ingen signalvakt finnes tillstädes vid infartssignalen.

Pt 4. Hinder synes ej böra möta, att man i nu ifrågavarande fall gör försök att hejda lossgången vagn, så snart stoppsignal iakttagits av tåget och detta i nödig grad minskat hastigheten. Genom denna ändring av gällande föreskrifter kan man emellanåt ernå, att vagn hejdas tidigare än eljest kunnat ske.

Pt 10. Här äro närmare anvisningar lämnade, huru föreståndare å driftplats med växel bör till undanröjande av fara handla i det fall, att han fått kännedom om, att vagnar gått loss från tåg eller eljest kommit i drift å huvudspår.

### § 87.

Att meddela detaljerade föreskrifter för de fall, varom denna paragraf handlar, är givetvis svårt och måhända ej heller fullt lämpligt, då förhållandena kunna vara så olika, att detaljerade föreskrifter icke skulle kunna passa för alla förhållanden. Kommittén har därför inskränkt sig till att ange de principer, efter vilka personalen bör handla. Äro dessa principer kända och förstådda och är personalen i övrigt genom omsorgsfull teoretisk utbildning och tillräcklig praktisk erfarenhet väl bekant med innebörden av bestämmelserna i D. R. samt i allmänhet väl kvalificerad, torde man kunna förlita sig på, att den även vid kritiska tillfällen visar sig situationen vuxen.

Pt 2. Hava personer skadats, böra visserligen dessa skyndsamt hispringas, men hör dock, på skäl som i motiveringen till § 81, pt 11, anförts, vad som angår tågsäkerheten först iakttagas, så att ej ännu större olycka må uppstå.

### § 88.

Pt 1. I fråga om skydd för vagn, som måste kvarlämnas å driftplats, jämför motiveringen vid § 81, pt 8.

Pt 2. Hava vagnar måst kvarlämnas å huvudspår, hör tåget, för att åtgärder så skyndsamt som möjligt må kunna vidtagas för vagnarnas avhämtnande, ej få fortsätta

längre än till nästa station, vare sig denna tjänstgör som block- eller signalstation. (Jfr vid pt 8.)

Pt 3. Har vagn måst kvarlämnas mellan med huvudsignaler utrustade driftplatser, kan ifrågasättas, huruvida icke olika sätt för anordnande av skyddssignalering borde komma till användning för de olika fall, då vagn kvarlämnats av tåg, vars lokomotiv drager resp. skjuter vagnarna och signaleringen sålunda utföras i ena fallet enligt § 81, pt 8, och i andra fallet enligt § 86, pt 2. Då emellertid större försiktighet synes kommittén vara behöflig, då vagn måste kvarlämnas å huvudspår än då hela tåget kvarstår där, har kommittén föreslagit, att signalering i förstnämnda fall skall utföras såsom om »banan vore i olag» (§ 19). Härigenom vinnes ock ett mera enhetligt signaleringssätt i de olika fallen. För att vid avhämtnade av kvarlämnad vagn minska faran för påkörning av fordonet har kommittén, såsom ock vid vagnuttagning föreslagits, intagit bestämmelse, att signal 35 (stopp) skall visas vid det yttersta fordonet åt det håll, dit den andra tågdelen förts.

Pt 4. Föreskriften om signalerna 33 och 34 är ny. Den är införd för att fästa uppmärksamheten å, att dessa signaler böra, då tågdel återgår, avlägsnas, om de förts å tåget.

Pt 8. I anslutning till vad i pt 2 är föreskrivet, att tåget ej får föras framåt eller tillbaka längre än till närmaste station, har bestämmelsen i denna punkt intagits, dels för att den blockstationssträcka, där tåget stannat, skall bli mindre och sålunda de av händelsen föranledda rubbningarna i tågens gång lättare kunna utjämnas, dels för att en kvalificerad tjänsteman skall å stationen finnas till hands för vidtagande av erforderliga åtgärder.

### § 89.

Pt 3. Då begäran om hjälp för tåg, som stannat mellan blockstationer, även kan avse behov av annan hjälp än hjälplokomotiv, hava nuvarande bestämmelser utvidgats att omfatta även sådant fall.

Enligt föreskriften i Sä. O., § 78, mom. 3, skall begäran om hjälplokomotiv framställas vid »lättast åtkomliga station», dock ej mer än vid en station. Enligt Styrelsens förslag i yttrandet angående § 98, mom. 3, c) av Driftförordningen borde bestämmelsen lyda sålunda:

»Begäran om hjälplokomotiv skall ställas till viss station och får under inga förhållanden ställas till mer än en station.»

Denna formulering föreslogs för att, till undvikande av varje missförstånd, klart skilja mellan den station, vid vilken begäran framställts, och den station, dit begäran ställes (adresseras), emedan detta ej alltid vore samma station.

Kommittén finner det för sin del vara enklast och tydligast att säga, att begäran skall *adresseras* till viss blockstation, dit tågchefhavaren givetvis också bör söka *expediera* denna begäran. Lyckas ej detta, bör han adressera och expediera sin begäran till den andra blockstationen.

Uttrycket »lättast åtkomliga station» kan tolkas såsom innefattande rätt för tågchefhavaren att vända sig till vilken station som helst. Detta torde icke varit avsikten med föreskriften i fråga, vilket framgår vid en jämförelse med bestämmelsen i Sä. O., § 61, där det heter: »skall föreståndaren å den av de närmast liggande stationerna, som enligt § 78 först därom får underrättelse o. s. v.» Då kommittén bibehållit föreskriften, att hjälpen skall i första hand tillhandahållas av endera av blockstationerna å ömse sidor om den plats, där tåget stannat, och först i andra hand genom tågledarens ingripande, har bestämmelsen formulerats så, som av andra stycket framgår.

Pt 4. Bestämmelsen motsvaras av Sä. O., § 78, mom. 3, tredje stycket, med det tillägg, som av Styrelsen i yttrandet över Trafiksäkerhetskommitténs förslag till Driftförordning föreslagits under mom. c) av § 83.

Pt 5 och 6. Huruvida med »station» enligt nämnda §§ i Sä. O. avsetts endast station med telegrafpåpassning eller även sådan utan telegrafpåpassning, är emellertid oklart. Vid övervägande av denna fråga hade kommittén till en början avfattat föreskrifterna härutinnan så, att begäran om hjälplokomotiv skulle adresseras till en av de blockstationer, mellan vilka tåget befann sig, men att tågexpeditören å ifrågavarande blockstation skulle endast under förutsättning att tåget stannat å linjen mellan ifrågavarande blockstation och närmaste *station* (med eller utan telegrafpåpassning) få anordna extra hjälptåg å erforderlig del av denna stationssträcka; dessutom hade kommittén ansett, att, om tåget stannat t. ex. mellan två signalstationer, dessa om möjligt borde träda i verksamhet som blockstationer.

Emellertid har kommittén ansett sig böra frånga denna ståndpunkt och i stället föreslå att tågexpeditör skall äga rätt att anordna extra hjälplokomotivtåg (hjelptåg) å del av *blockstations*-sträckan, alltså eventuellt förbi en eller flera signalstationer. Detta förslag överensstämmer visserligen icke med den ståndpunkt, kommittén intagit ifråga

om rätt för tågexpeditör att anordna påskjutning allenast å del av *en stations*-sträcka, men har kommittén, med hänsyn till vikten därav att hjälp blir skyndsamt utsänd, ansett sin ståndpunkt i nu ifrågavarande punkt försvarlig. Någon fara för säkerheten synes icke behöva uppstå på grund av detta medgivande, enär kommittén föreslagit att den, som mottagit begäran om hjälp eller anordnat tåget, skall underrätta tågledaren.

Pt 7. Skall hjälplokomotivtåg eller hjälptåg utsändas, kan givetvis tåganmälan ej ske å den blocksträcka, å vilken tåget stannat, enär rumsavstånd ej kan iakttagas, och är sådan anmälan icke heller behöfvig. Undantagen från bestämmelserna om tåganmälan och rumsavstånd torde emellertid böra genom en föreskrift uttryckligen medgivas.

### § 90.

Pt 1 och 2. I enlighet med föreskriften i § 53, pt 7, får, om tåganmälan ej kan ske, tåg ej utsändas efter ett föregående tåg, förrän 10 minuter efter det gångtiden för det föregående tåget utgått. Före nämnda tidpunkt finnes sålunda i det fall, varom nu är fråga, ingen fara för påkörning bakifrån, och kan man därför anse, att ett tåg inom tiden för dess gång till nästa blockställe kan utan olägenhet få backa för ny fart.

Kan däremot den tillbakagående rörelsen ej avslutas, innan gångtiden utgått, bör tillstånd inhämtas av bakomliggande blockställe, enär erforderlig skyddssignalering i detta fall ej lämpligen kan anordnas, då tåget är i rörelse.

Kommittén har ansett, att förändring av rörelseriktning vid backning för ny fart icke skall betraktas som uppehåll å linjen och att förty avgångssignal härvid ej erfordras. Uttrycklig föreskrift härom har emellertid icke ansetts vara erforderlig.

Pt 3. Även i det fall, att tåg föres tillbaka för tagande av ny fart, torde det vara lämpligt, att föraren giver signal 40 (»tåget kommer»), liksom förhållandet är, då tåg återgår till station.

Bestämmelsen under *d*) avser att framhäva, att huvudsignal skall äga giltighet även för tåg, som går tillbaka. Av försiktighetsskäl har därvid föreskrivits, att tåget alltid skall stanna framför huvudsignalen. Det kan nämligen tänkas, att huvudsignalen redan ställts till kör för annat tåg från det håll, varifrån det bakåtgående tåget kommer.

Beträffande föreskriften under *e*) gäller för närvarande,

att tåg ej får föras förbi blockpost, förrän order inhämtats från bakomliggande blockpost resp. station. Oavsett att nämnda villkor borde gälla även om tåget behöver föras förbi station, så kan mot bestämmelsen anmärkas, att den form, i vilken ordern i fråga skall meddelas, är lämnad öppen. Dylig order eller rättare dyligt tillstånd synes kunna erhållas antingen genom tåganmälan eller hinderanmälan. Ingendera av dessa utvägar har emellertid ansetts lämplig. Användande av tåganmälan förutsätter ju en föregående order om, att tåget i fråga skall gå å sträckan, å vilken för övrigt annat tåg redan kan befinna sig. Tåganmälan måste sålunda, om den skall användas, föregås av eller förbindas med order om tågets anordnande å sträckan, vilket ansetts vara ett förhållandevis omständligt förfaringssätt. Beträffande hinderanmälan innebär dylig ett bestämt förbud tills vidare mot sträckas användande för tågrörelse och är det sålunda oegentligt, att man betjänar sig av hinderanmälan just för att få använda sträckan för tågrörelse. Med hänsyn härtill har kommittén ansett som en lämplig form, att återförandet får å denna blocksträcka äga rum såsom växlingsrörelse, givetvis med iakttagande av de säkerhetsåtgärder, som för utförande av sådan rörelse med fordon äro föreskrivna.

Pt 4. Prövningen, huruvida tåget i detta fall kan utan fara gå tillbaka eller ej, har lagts på tågbefälhavaren och ej på föraren, då här ej är fråga om lokomotivets skötsel utan om tågets säkerhet i allmänhet.

Jfr i övrigt motiveringen till pt 1 och 2.

Pt 5. Med hänsyn till den ringa hastighet, 30 km, varmed tåget får föras tillbaka, synes signaleringsavståndet för den signalgivare, som skall färdas före tåget, icke behöva sättas till mer än 300 meter. Av praktiska skäl bör, även om gångtiden ej utgått eller väntas utgå, bakomliggande station, dit tåget skall avgå, såvitt möjligt underrättas om förhållandet.

Pt 8. Har tåg återgått till ett bakomliggande blockställe av annan anledning än för tagande av ny fart bör, på det ett annat tåg må eventuellt kunna utsändas å blocksträckan, sträckan frigöras genom att anmälan »0 ut» resp. linjeblockanmälan återkallas.

Pt 9. Då tåg återgått av den i pt 4 omförmälda anledning, torde tåget komma att fördröjas för avkoppling av vagnar och eventuellt för utbyte av lokomotiv. Anmälan till tågledaren torde sålunda komma att jämlikt § 75 ske, även utan föreskriften i denna punkt, men har

det ansetts vara av vikt, att anmälan i detta fall sker utan dröjsmål, varför bestämmelsen ansetts vara på sin plats.

### § 91.

Bestämmelsen i denna paragraf har ingen annan motsvarighet i Sä. O. än fjärde stycket i dess § 51. Sistnämnda bestämmelse synes emellertid vara en kvarleva från den tid, då rumsavstånd var föreskrivet allenast för vissa tåg och då för övriga tåg i samma riktning tidsmellanrummet bestämdes i samband med tidtabellens utfärdande eller genom särskild order. Egentligen är sålunda nämnda bestämmelse i Sä. O. numera, då rumsavståndet måste iakttagas för alla tåg, så vitt tåganmälan kan ske, fullständigt opåkallad.

I de fall, varom denna paragraf handlar, måste givetvis avsteg från principen om rumsavstånd ske. Befogenhet att medgiva dylikt avsteg bör dock ej tillkomma annan än tågledaren. Att i D. R. intaga detaljföreskrifter, huru därvid skulle i olika fall förfaras, torde ej kunna lämpligen ske, utan bör vid varje särskilt tillfälle tågledaren utfärda föreskrifter om de säkerhetsåtgärder, vilka av honom anses lämpliga.

I de fall, varom här är fråga, är tåganmälan mellan olycksplatsen och de å ömse sidor därom belägna blockställen onödiga, då icke mer än ett tåg i sänder kan utgå å varje del av den genom hindret delade blocksträckan. Ej heller erfordras tåganmälan mellan de blockställen, som begränsa nämnda blocksträcka.