

## KAP. XII.

## § 104.

Pt 1. Från begreppet vagnuttagning böra givetvis undantagas de fall, då tåg lämnar vagn å driftplats å linjen och vagnen därvid behörigen insättes å sidospår.

De rörelser, som ingå i begreppet »vagnuttagning» (jfr § 6), försiggå för närvarande till en del under form av arbetståg. Orsaken till ändringen har framhållits vid § 21.

Pt 2. Kommittén har dryftat frågan, huruvida vid linjedisposition även ett genomgångsspår å station, såsom nu är medgivet i Sä. O., § 77, borde innefattas i linjedispositionen, och har därvid kommit till den ståndpunkt att, då någon större risk ej kunde befaras vid in- och utfart å station, enär enligt § 106 bevakningsmannen har att dessförinnan förvissa sig om att införaudet kan ske utan fara, nuvarande bestämmelse borde bibehållas, för att personal vid sådant tillfälle ej skall av denna anledning behöva vara i tjänstgöring å stationen.

Pt 3. Från huvudregeln att hela sträckan mellan stationer skall vid linjedisposition för vagnuttagning ställas till förfogande kan undantag bliva nödvändigt i det fall, att två vagnuttagningar måste från olika håll äga rum å samma blockstationssträcka. En dylik anordning bör dock endast av tvingande skäl medgivas. Bättre är i sådant fall, att vagnarna uttagas från ett och samma håll och under uttagningen delas. Vid delning av vagnsgrupp svarar nämligen samma bevakningsman för alla säkerhetsåtgärder, medan vid uttagning av olika vagnsgrupper olika bevakningsmän svara för var sin vagnsgrupp å samma sträcka, vilket kan vålla svårighet med signalering m. m. Medgives emellertid undantag, böra de särskilda säkerhetsåtgärder, som kunna anses nödiga, föreskrivas av tågledaren.

Pt 4. Förbud har föreslagits för vagnavkoppling under tågs gång. Dylikt tillvägagångssätt läser emellanåt förekomma, men anser kommittén, att den fara, som härmed är förbunden, är så uppenbar, att förbud häremot är påkallat.

Pt 5. Vid bestämmande av den tidpunkt, före vilken å huvudspår utfört fordon skall vara avfört från spåret, har man att taga hänsyn till dels att tiden för det arbete, som med vagnuttagningen avses, i minsta möjliga mån begränsas och dels att anmälan om verkställandet av fordonets införande till driftplats hinner utföras i så god tid, att tågförsening icke av denna anledning behöver ifrågakomma. Då den i Sä. O. bestämda tiden av 15 minuter i förstnämnda avseende synes för mycket inkräkta på arbetstiden och i sistnämnda avseende måste anses onödigt drygt tilltagen, har kommittén föreslagit fristens sänkande till 5 minuter.

Pt 6. Likaväl som i fråga om tåg böra blockposter och signalställen ävensom banbevakningen underrättas om vagnuttagning, banbevakningen lämpligen genom banmästaren, enär denne i allt fall skall underrätta banbevakningen om arbetes utförande m. m.

### § 105.

Pt 1. Som bevakningsman (tillsyningsman enligt nuvarande benämning) bör, om ej tjänstehavare vid banavdelningen är tillgänglig, annan tjänstehavare kunna av tågexpeditören därtill beordras. Ur ekonomisk synpunkt torde det vara lämpligt att ordna så, att tågbefälhavare å arbetståg, som under formen vagnuttagning fortsätter in på linjedispositionssträcka, må kunna användas som bevakningsman. De reducerade fordringar, som enligt särtryck nr 9 ställas på tågbefälhavare å arbetståg, böra fördenskull gälla även bevakningsman.

Pt 2. De i Sä. O., § 21, intagna bestämmelserna om det antal axlar, som vid vagnuttagning (annat än med särskilt lokomotiv) skall vara försett med bemannad skruvbroms, avser antalet vagnsaxlar, oberoende av om dessa äro lastade eller tomma, medan i fråga om vagnuttagning med särskilt lokomotiv (arbetståg) antalet bromsade axlar bestämmes efter antalet lastaxlar. Denna olikhet torde grunda sig på en önskan att de för vagnuttagning med handkraft gällande bestämmelserna måtte bli så enkla som möjligt. Med denna enkelhet är emellertid förenad olägenheten därav, att bromskraften ej blir riktigt avpassad. Detta har vid V distriktet, där lutningar om 16 : 1000 ofta förekomma, lett till utfärdandet av en särskild föreskrift, att i vissa fall halva antalet vagnsaxlar skall vara försett med bemannad skruvbroms. Det har därför ansetts riktigast, att bromskraften vid vagnuttag-

ning annat än med lokomotiv beräknas på samma sätt som då fråga är om tåg.

I fråga om den hastighet, med vilken vagnar få vid vagnuttagning med handkraft framföras, har kommittén emellertid i § 106, pt 3, intagit bestämmelse, att »hastigheten ej får vara större än att manskapet säkert kan hava vagnarna i sin hand». Oaktat med hänsyn härtill hastigheten i sådant fall ej torde komma att överstiga 40 km, har kommittén dock här föreslagit, att bromskraften skall beräknas efter en ännu större hastighet för att man skall hava full säkerhet för att vagnarna även under ogynnsamma förhållanden skola kunna bringas till stillastående.

Pt 4 och 5. Då anmälan om, att uttaget fordon införts från huvudspåret å linjedisponerad sträcka, enligt gällande föreskrift skall avlåtas från den blockstation, dit vagnen inkommit, till blockstationen å andra sidan om linjedispositionssträckan, vilken anmälan givetvis är nödvändig, har kommittén ansett principiellt riktigt, att även motsvarande anmälan om, att fordonet uttages å huvudspåret, äger rum. Då emellertid dylik uttagning av fordon annat än med tåg är att på sätt och vis jämföra med extratåg, för vilket utförlig tåganmälan skall äga rum, bör jämväl vid sådan vagnuttagning blockstationssträckans ställande till förfogande för vagnuttagningen begäras och medgivas, vilket lämpligen kan ske i med utförlig tåganmälan likartade former, innan vagnuttagningen äger rum. Endast då uttagningen sker genom avkoppling från tåg, är ett föregående ställande till förfogande av blockstationssträcka obehövt; dock torde ett kompletterande av tåganmälan »0 ut» vara lämpligt, såsom utgörande en påminnelse om den förestående vagnavkopplingen.

Pt 7 och 8. Bestämmelserna avse att regelbinda förfaringssättet vid avfärdande av vagnuttagning från utgångspunkten, på det att, vad därvid från säkerhetssynpunkt är nödvändigt, må bliva iakttaget.

### § 106.

Pt 1. Likaväl som då fråga är om tåg bör vid vagnuttagning tillstånd till avfärd uttryckligen meddelas. För detta ändamål har avgångssignalen ansetts bäst lämpa sig.

Pt 2. Då lokomotiv användes vid vagnuttagning, måste för ledandet genom bevakningsmannens försorg av lokomotivets rörelser givetvis växlingssignaler användas. Detta har ansetts böra uttryckligen utsägas.

Pt 4. Enligt bestämmelserna i Sä. O., § 21, skall, då å linjen utförd vagn framföres med handkraft, signalkarl

färdas icke blott före vagnen utan även efter densamma, visande stoppsignal.

Såsom skäl för bibehållandet av bestämmelsen om att signalkarl skulle följa efter vagnen anfördes vid överlämnandet i april 1905 av förslag till Säkerhetsordningen av dåvarande säkerhetskommitté, dels att dressin kunde komma efter den uttagna vagnen och med starkare fart än vagnen, och dels att man icke kunde helt och hållet bortse från den möjligheten, att genom missuppfattning eller dylik anledning tåg kunde utsläppas från närliggande station.

Då emellertid de båda blockstationer, mellan vilka uttagningen sker, skola vara underrättade om uttagningen, och anmälan skall ske vid vagnuttagningen, på sätt är föreskrivet i § 105, pt 4 och 5, så är risken att genom missuppfattning tåg skall utsläppas på den genom vagnuttagningen upptagna blockstationssträckan icke större än den risk, som alltid förefinnes för tågs utsändande å en av annat tåg upptagen blocksträcka. Då enligt kommitténs förslag motordressin (B-fordon) icke i regeln får utan anmälan till tågexpeditör utgå å blocksträcka, synes icke heller i detta hänseende någon fara för påkörning förefinnas. På grund härav anses det icke behöfligt, att signalkarl följer efter vagnen.

Av samma skäl anser kommittén, att signalkarl icke heller behöver färdas före vagnen.

Däremot har kommittén ansett sig böra föreslå, att, då vagnarna framföras medelst handkraft, en tjänstehavare skall hava sin plats å främsta vagnen för att ombesörja erforderlig signalering med signalhorn till varnande av vägfärande, vilket förfaringssätt ur säkerhetssynpunkt bör komma till användning, då fordonen skjutas av lokomotiv. Då fordonen däremot framföras av dragande lokomotiv, kan dylik signalering utan olägenhet ske med lokomotivets vissla.

Pt 9. Då uttagna vagnar isärkopplats och sålunda stå på olika ställen ävensom då vagn, som utförts, skall avhämtas av lokomotiv, torde det för undvikande av sammanstötning vara erforderligt att på eller invid den yttersta vagnen i varje vagnsgrupp visas stoppsignal, i sistnämnda fall tills det avhämtande lokomotivet anlämt och stannat.

Skyddssignalering anses icke erforderlig, då vagn befinner sig å med huvudsignal utrustad driftplats. I detta fall bör, såsom framhållits vid motiveringen till § 81, pt 8, huvudsignalen erbjuda tillfredsställande skydd.

Pt 11. Att med *tåg* avhämta å linjen utförd vagn, var-

vid densamma skulle skjutas framför tåget, är för närvarande ej tillåtet, och bör enligt kommitténs mening på grund av den fara, som därmed är förbunden, ej heller tillåtas. Då bestämmelsen härom ej är tydlig och har föranlett misstag, har detta här uttryckligen framhållits.

Föreskriften innebär givetvis ej förbud att med särskilt lokomotiv under form av vagnuttagning avhämta å huvudspåret utförd vagn.

Pt 12. Liksom bevakningsmannen för missförstånds undvikande erhåller skriftligt besked om vagnuttagningen, bör han av samma skäl hava skyldighet att skriftligen meddela, när huvudspåret är klart.

---