

KAP. XIII.

§ 107.

Nuvarande bestämmelser i Sä. O., § 23, angående uttagande av mindre fordon å linjen hava avseende endast å sådana småfordon, som jämte last hastigt kunna av medföljande personer avlyftas från spåret, vilka bestämmelser dock i viss mån fullständigats genom föreskrifterna i order B 585 angående uttagande av dressiner och andra mindre fordon, huvudsakligen avsedda för personbefordran. Bestämmelser om förfaringssätt, då vissa andra småfordon av tyngre beskaffenhet, t. ex. större trallor, s. k. banmästarvagnar o. d. fordon, skola utföras å linjen, saknas emellertid. Då emellertid fordon av nyssnämnda beskaffenhet måste anses kunna, än mer än lättare sådana fordon, medföra fara för tåg, har kommittén ansett föreskrifter böra utfärdas även rörande dylika fordon.

Pt 1. Med hänsyn därtill, att den fara, som utförande å huvudspår av olika slag av småfordon kan medföra för säkerheten, är betydligt olika för olika slag av dylika fordon, i det att småfordon av mindre slag, såsom trehjulingar, järnvägscyklar o. d., kunna vid uppkommande hinder hastigt avlägsnas från spåret, medan så icke är förhållandet med tyngre småfordon, såsom större trallor, s. k. banmästarvagnar, motordressiner o. d., har kommittén, för lättare särskiljande av dessa fordon vid avfattningen av säkerhetsbestämmelserna, ansett dem böra indelas i två grupper, nämligen: A) lättare småfordon, B) tyngre småfordon. Till förstnämnda grupp skulle då räknas småfordon, som hastigt kunna av *en* man avlägsnas från spåret, till sistnämnda grupp övriga småfordon.

Pt 2. Den av kommittén föreslagna indelningen av småfordon i två grupper med därav föranledda olika bestämmelser för fordon tillhörande de olika grupperna gör det givetvis önskvärt, att det å varje småfordon finnes angivet, till vilken grupp detsamma hör, på det att

det icke i något fall må förefinnas någon tvekan hos personalen, vilka bestämmelser som dess användande är underkastat.

Då B-fordon och särskilt de stora, för rälstransporter ofta använda materialvagnarna genom sin tyngd, i synnerhet med last, äro svåra att på ett betryggande sätt hava i sin hand, anser kommittén att sådana fordon böra vara försedda med broms.

Kommittén har varit betänkt på att i D. R. föreslå närmare bestämmelser om, för vilka transporter och under vilka förhållanden småfordon borde få användas, men, då sådana bestämmelser icke äro att anse som säkerhetsföreskrifter, torde de lämpligen i annan form böra bringas till personalens kännedom.

Ehuru kommittén sålunda icke vill ifrågasätta intagande i D. R. av ifrågavarande bestämmelser, vill kommittén dock framhålla följande synpunkter, som torde böra beaktas, för den händelse Styrelsen skulle anse bestämmelser behöfliga, nämligen

dels att rätt bör inrymmas åt tågexpeditör att i tvingande fall utsända småfordon, för den händelse bemanning kan anskaffas,

dels att stationsföreståndare i vissa fall, såsom för inspektion av underlydande, annan driftplats, själv kan behöva begagna sådant,

dels att det kan inträffa, att ett småfordon kan behöva utsändas för att framföra en läkare, visserligen ej till järnvägens personal men dock under sådana förhållanden, att järnvägen ej bör underlåta att lämna sitt bistånd.

§ 108.

Pt 2. Här har för tydlighetens skull omnämnts de olika sätt, på vilka uttagning av B-fordon kan äga rum, nämligen dels som tåg med för färden uppgjord tidtabell, vilket sätt för närvarande ofta nog användes vid inspektionsresor, och dels i form av vagnuttagning eller småfordonsfärd.

Bestämmelsen i andra stycket är delvis hämtad från order B 585, § 2, pt 1. Även i form av vagnuttagning är säkerheten i sådant fall betryggad, varför även denna form för rörelsen medtagits.

Pt 5. För att, om flera personer färdas med samma fordon, tvekan ej skall råda rörande vem, som ansvarar för säkerhetsåtgärders vidtagande, och sålunda ej den ene skall lita på den andre, har kommittén ansett nödigt

intaga bestämmelse därom, att alltid viss, fordonet åtföljande tjänsteman skall vara befälhavare.

Pt 6. De fordringar, som befälhavare å småfordons-tåg bör fylla, böra, liksom för arbetståg är föreslaget, angivas i särtryck nr 9; därjämte bör han givetvis äga sträckkännedom såsom för förare å lokomotiv är stadgat.

Pt 8. I förut nämnda order B 585 föreskrives att motordressin icke får utföras å en stationssträcka, förrän föraren av vederbörande stationsföreståndare eller på annat sätt erhållit tillförlitligt besked, att intet hinder finnes eller att försiktighet av given anledning skall iakttagas. Denna föreskrift innebär givetvis en avsevärd förbättring i förut rådande förhållanden på detta område, men är enligt kommitténs mening icke till fyllest. Föreskriften bör sålunda gälla icke allenast motordressin, utan varje småfordon, som på grund av sin tyngd kan vid en eventuell sammanstötning med eller påkörning av tåg vålla tågurspårning med därav föranledda svårare följder.

Vidare hör framställningen angående den ifrågasatta färden alltid göras till tågexpeditören och beskedet, huruvida hinder förefinnes, sålunda icke förskaffas »på annat sätt», enär det endast är tågexpeditören, som kan hava full kännedom om alla, säkerheten berörande tilldragelser och förhållanden på en blocksträcka.

Slutligen har kommittén med hänsyn till den stora risk, som är förknippad med dylika färder — sorgliga exempel därpå hava tyvärr icke saknats — funnit sig böra påyrka, att de uppgifter, som för småfordonets säkra framförande äro av nöden, lämnas skriftligen, på det att ödesdigra missförstånd icke måtte uppstå, och kan kommittén förty icke tillstyrka, att färd med B-fordon får företagas efter utväxlande av lösa, muntliga meddelanden, vilka lätt kunna missförstås och lätt kunna bli ofullständiga, ja, kanhända till och med av bekvämlighetsskäl eller ringaktning för faran helt och hållet utebliva.

Pt 9. Enahanda tillvägagångssätt bör givetvis tillämpas, även om fordonet påsattes å någon punkt mellan två blockstationer, dock att de uppgifter, som skulle antecknats i färданmälan, härvid måste få lämnas telefonledes, enär småfordonets befälhavare ej kan före färdens början sammanträffa med tågexpeditör.

Pt 10. Skulle fara kunna uppstå genom det dröjsmål, som föranledes för anskaffande av tågexpeditörs påteckning av färданmälan, bör det icke vara förbjudet att i allt fall utföra B-fordon, då ett dylikt förbud möjligen skulle kunna föranleda svårigheter för banpersonalen. Skyldig-

het att snarast möjligt sätta sig i förbindelse med tåg-expeditören har emellertid i dylikt fall ansetts böra stadgas, enär eljest bestämmelsen om behandlingen av färdanmälan lätt skulle kunna kringgås.

Pt 12. Anmälan om att B-fordon under småfordonsfärd uttagits å huvudspår bör ske med hänsyn till bestämmelsen i pt 13, att extratåg skall i visst fall under rättas om förhållandet, ävensom för att, om annat B-fordon eventuellt skulle samtidigt komma att uttagas från motsatt håll å samma blockstationssträcka, dess befälhavare skall kunna behörigen delgivas.

Pt 13. Till följd av den fara för tåg, som kan vara förbunden med en sammanstötning med B-fordon, bör extratåg, som anordnas efter det B-fordon utförts å huvudspår, underrättas om förhållandet, enär dess befälhavare i dylikt fall ej vet av extratågets gång.

§ 109.

Pt 2. De signaler, som föras å ett småfordon vid färd som tåg, måste skilja sig från de signaler, som vid andra tillfällen föras å småfordon, på det personal å driftplatser och banbevakningen må veta, att fordonet är det tåg, om vars gång order givits.

Pt 6. Då de å linjeblocksträckor anordnade rälskontaktarna ej med säkerhet påverkas av småfordon på grund av fordonens mindre tyngd, och sålunda utlösning av infartslinjeblockfältets blockspärr icke kan äga rum, böra givetvis ej för tåg, som består av småfordon, linjeblockeringsåtgärder få vidtagas.

§ 110.

Pt 3. Med hänsyn till de strängare och noggrannare bestämmelser, som kommittén föreslagit angående växlars handhavande, bör principiellt ingen annan få verkställa växelomläggning än den personal, som har detta till sitt åliggande. Då ett absolut förbud för personal å småfordon att vid behov verkställa växelomläggning emellertid skulle kunna bli mycket hinderligt för fordonets framförande, har det undantagsvis ansetts kunna tillåtas, att växelomläggningen utföres på befälhavarens ansvar.

Pt 4. I fråga om B-fordon synes kommittén samma behov av signalering vid vägövergångar m. fl. ställen finnas som vid vagnuttagning.

Pt 5. Då fara både för fordonet och för banbevakningen m. fl. kan uppstå, om småfordon vidfästas tåg eller vanliga järnvägsfordon eller om B-fordon framföras för nära efter tåg eller för nära efter varandra, har kommittén föreslagit bestämmelser innefattande förbud häremot.

Pt 9. Föreskriften är en följd av bestämmelsen i § 108, pt 12.
