

KAP. III.

BANANS KLARHÅLLANDE FÖR
RÖRELSEN.

§ 14.

UPPLAG.

1. Å station få upplag av lösa föremål anordnas endast med föreståndarens medgivande, dock att ej häruti inbegripes område, som en gång för alla är upplåtet för sådant ändamål. Anordnande av upplag å station.

2. Upplag av lösa föremål få ej finnas närmare spår- Avstånd från spåret. ret än, å station 2,5 meter och å linjen 2 meter utanför den lodräta gränslinjen för rälen.

§ 15.

TILLSYN AV BANAN I ALLMÄNHET.

1. Den, som för viss sträcka utövar bevakning eller tillsyn å banan och rörelsen därå, benämnes vid fullgörandet av dessa åligganden *sträckvakt*. Sträckvakt.

Till banbevakningen räknas sträckvakter och vägvakter (se § 16, pt 3). Banbevakning.

2. Rörlig bro skall vara bevakad åtminstone under den tid, då densamma skall hållas klar för tågs framsläppande. För dylik bro skall särskild instruktion finnas, som skall angiva, när bron i övrigt skall vara bevakad, huru bron med tillhörande anläggningar skall manövreras, vilka tider bron skall, om avvikelse från regeln i pt 5 måste göras och denna avvikelse lämpligen kan i instruktionen införas, hållas öppen, om telefonförbindelse skall finnas med brovakt och huru denna i sådant fall skall passas samt, ifråga om rörlig bro Bevakning av rörlig bro.

utanför annan driftplats område, huru samarbetet mellan brovakten och de å ömse sidor om bron närmast belägna blockställena skall vara ordnat.

Angående bevakning av vägövergång i banans plan stadgas i § 16.

Bevakning av banan i övrigt. I övrigt behöver bevakning av linjen mellan driftplatser icke äga rum i annan mån, än att sträckvakt skall under sin tjänstgöring aktgiva på tågrörelsen, på sätt i § 68 säges, samt att en sträckvakt å varje bevakningsområde skall vara anträffbar å telefon dels vissa bestämda tider under dagen dels under natten, så länge rörelser å stationssträckan i fråga pågå.

Besiktning av banan. 3. Besiktning av banan skall, oavsett den inspektion å driftplats, som det jämlikt § 17 åligger föreståndare för dylik plats att utföra, av sträckvakt företagas i den omfattning, som i särskild instruktion finnes bestämd (särtryck nr 12).

Besiktningens omfattning. 4. Vid dylik besiktning skall efterses, bland annat, om banan är i fullt farbart skick, om försignal befinner sig i fullt tillfredsställande skick (se § 47, pt 15), om upplag av lösa föremål, där sådant finnes anordnat, är beläget närmare spår än vad som är tillåtet (se § 14) och befinner sig i tillfredsställande skick, om stenar eller andra främmande föremål av hinderlig art finnas i spåret eller i farlig närhet av detsamma, om eld utbrutit inom banans område eller i dess omedelbara närhet, om kreatur inkommit å banan, om sådan vägavstängningsanordning, som i regeln skall hållas stängd för väg, är tillsluten.

Finnes vid besiktningen eller vid annat tillfälle något att anmärka, skall sträckvakten vidtaga åtgärder för felets avhjälpande.

Är banan i sådant skick, att tåg ej alls eller endast med minskad hastighet kan framgå, förfares enligt § 19 resp. § 20.

Angående åtgärder för upprätthållande av ordning och säkerhet inom järnvägs område, se § 9.

5. Rörlig bro skall, såvitt ej annorlunda finnes särskilt bestämt, hållas klar för järnvägsdrift under minst 15 minuter före den tid, då tåg eller fordon kan väntas och intill dess detsamma gått över bron (jfr § 12, pt 7).

Klarhållande av rörlig bro för järnvägsdrift.

Vid klarhållande av bro skall platsvakten beakta, att tåg, som ej är personförande, jämlikt § 53, pt 5, får avsändas intill 3 minuter före den i tidtabellen angivna tiden, ävensom att tåg eljest kan komma för tidigt (jfr § 67, pt 12).

§ 16.

BEVAKNING AV VÄGÖVERGÅNG I BANANS PLAN.

1. Vägövergång av vad slag som helst, å vilken vägtrafiken enligt vederbörande järnvägsmyndighets bedömning är att betrakta som livlig, skall vara bevakad, då tåg skall framgå eller växlingsrörelser företagas öfver densamma.

Vägövergång med livlig vägtrafik.

2. Vid vägövergång, å vilken vägtrafiken icke anses vara livlig, må efter prövning av vederbörande järnvägsmyndighet bevakningen utbytas mot annan tillfredsställande anordning (t. ex. automatiskt ringverk; jfr B. F. § 03, pt 7), därest ej bevakningsskyldighet på grund av annan myndighets beslut eller eljest åligger järnvägen. Utgöres sådan vägövergång icke av landsväg eller gata, må efter prövning av vederbörande järnvägsmyndighet jämväl nyssnämnda anordning utslutas.

Annan vägövergång.

3. *Bevakning* av vägövergång anses vara förhanden, då vakt finnes för avstängningsanordningens skötande. Dylik vakt benämns *vägvakt*.

När vägövergång anses bevakad.

4. Bevakad vägövergång skall i allmänhet hållas öppen för vägfarande och avstängas endast, då tåg eller fordon skola framföras öfver densamma, varvid vakten skall tillse, att intet uppehåll för tåg och minsta möjliga uppehåll för vägfarande uppstår. Under natten och i tät dimma eller där utsikten längs banan är skymd skall, till förekommande av fara, övergången hållas avstängd vid de i pt 1 omförmälda vägövergångar under de sista

Avstängande av bevakad vägövergång.

3 minuterna och vid annan vägövergång under de sista 5 minuterna före tågs väntade ankomst.

Angående den tidpunkt, då tåg kan väntas, jfr § 15, pt 5.

Vid avstängning av vägövergång skall tillses, att människor eller djur ej skadas eller bliva instängda på banan.

Angående avstängning av vägövergång, som bevakas av den, som manövrerar huvudsignal, se § 47, pt 10.

Viss trafik å vägen tillåten, sedan vägövergången avstängts. 5. Sedan avstängning skett, må dock, därest vakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och låtare åkdon framläppas.

Vägvakt skall om möjligt övervaka, att vägfärdande ej egenmäktigt öppnar avstängningsanordningen eller eljest utan medgivande färdas över banan, då övergången är spärrad för vägtrafik.

Öppnande av bevakad vägövergång. 6. Sedan tåg eller fordon passerat, skall övergången genast öppnas för vägfärdande.

Då tåg för extratågs-signal. 7. Förer tåg signal 33 eller 34 (extratågs-signal), iakttagas vad i § 68, pt 2, är stadgat.

Angående åliggande för vägvakt, då signal 30 eller 31 (tågslut-signal) saknas å tåg, se § 85.

Bevakning, då visst provkörningståg framgår. 8. När sådant provkörningståg anordnats, vars tidtabell är försedd med det i § 22, pt 10, nämnda medgivandet, skall vägövergång, där bevakning är anordnad, hållas bevakad under hela den tid, sträckan ifråga är upplåten för provkörningen.

§ 17.

TILLSYN AV DRIFTPLATS I ALLMÄNHET.

Föreståndarens dagliga inspektion. 1. *Föreståndare* för driftplats skall dagligen inspektera platsen och därvid tillse,

a) att växlar, signaler och övriga för drifttjänstens utförande befintliga anläggningar befinna sig i fullt användbart skick, väl vårdas och aktsamt begagnas,

b) att, där upplag av lösa föremål finnes anordnat, detta icke är beläget närmare spåret än vad som är tillåtet (jfr § 14) ävensom att dylikt upplag icke är

anordnat på sådan plats eller på sådant sätt, att fara eller olägenhet därav kan uppkomma,

c) att plattformar, trappor och andra till begagnande för allmänheten avsedda platser eller dylika anordningar finna sig i tillfredsställande skick samt särskilt att de vintertiden i nödig omfattning hållas fria från snö och is ävensom att de vid behov sandas,

d) att de ställen å bangården intill spåren, där personalen måste för utförande av sitt arbete röra sig, finna sig i tillfredsställande skick, samt särskilt att såväl dessa ställen som växlar, spårkorsningar och spår vintertiden i nödig omfattning hållas fria från snö och is,

e) att avställda vagnar äro väl förstängda, på det att vagnarna icke må komma i rörelse.

2. Den dagliga inspektionen enligt pt 1 a)—d) utföres å av föreståndaren själv valda tider och kan å större stationer efter trafikinspektörens medgivande i skälig omfattning uppdragas åt föreståndarens närmaste man eller annan tjänsteman.

Föreståndarens inspektion kan uppdragas åt annan tjänsteman.

Inspektionen enligt pt 1 e) utföres, då växlingen upphört för dagen, samt vid stark blåst dessutom när som helst, då så anses erforderligt. Denna inspektion kan föreståndaren vid behov uppdraga åt annan tjänsteman att utföra.

3. Angående inspektion vid blockstations övergång till signalstation, se § 38, pt 4.

4. Befinnes någon för drifttjänsten avsedd anläggning vara i olag, skall föreståndaren vidtaga erforderliga åtgärder för felets avhjälpande.

Avhjälpande av fel å för drifttjänsten avsedd anläggning.

Angående bevakning av växel i dylikt fall och underrättande av tåg, se § 46, pt 5, 12 och 13.

Angående hjälpsignalering, se § 47, pt 13—17.

Angående förfaringssätt, då spår å driftplats är i olag, se §§ 19 och 20.

§ 18.

DRIFTSTÖRANDE ARBETE.

1. Med *driftstörande arbete* förstås ett på förhand planerat arbete å vare sig station eller linjen av den art, att

Begrepp.

tåg eller vagnar antingen ej alls kunna framgå förbi arbetsplatsen eller ej kunna framgå förbi denna plats med eljest tillåten hastighet.

Olika slag av driftstörande arbeten.

2. Dylika arbeten indelas i
 - a) *mindre arbete utan vagnuttagning,*
 - b) *större arbete utan vagnuttagning,*
 - c) *arbete, förbundet med vagnuttagning.*

Med mindre arbete utan vagnuttagning förstås arbete, under vars utförande tåg när som helst kan, ehuru med minskad hastighet, framföras förbi arbetsplatsen ävensom arbete för spårets riktande eller uppkilning och arbete för utbyte av enstaka räler eller av sliprar o. d.

Med större arbete utan vagnuttagning förstås sådant arbete i övrigt, som under arbetets gång utgör hinder för tågs eller fordons framförande förbi arbetsplatsen.

Driftstörande arbete, som är förbundet med vagnuttagning, avhandlas i Kap. XII.

Angående linjedisposition i visst fall vid anordnande av extratåg för framförande av arbetande vingplog, se § 24, pt 4.

Arbetsledare. 3. Vid utförandet av dylika såväl mindre som större arbeten skall viss tjänstehavare vara *arbetsledare* och såsom sådan vara närvarande å platsen under arbetets gång.

Mindre arbete. 4. Mindre arbete utan vagnuttagning får utföras utan föregående meddelande till tågledaren eller till den, som eljest förfogar över vederbörande spår.

I fråga om dylikt arbete å huvudspår bör iakttagas att arbetena om möjligt ordnas så, att minskning av tågens hastighet ej behöver samtidigt göras å så många stationssträckor, att mera avsevärda tågförseningar uppstå.

Större arbete å huvudspår.

5. Större arbete å huvudspår, vilket ej är förbundet med vagnuttagning, får icke företagas, förrän banbefälet eller arbetsledaren gjort framställning hos tågledaren om *linjedisposition* samt denne bestämt tiderna härför. I framställningen bör angivas de tider, som erfordras för arbetets utförande, ävensom, därest arbetet ej skall fullbordas i ett sammanhang, huruvida tåg kan under de

Linjedisposition.

tider, då arbetet ej pågår, framgå förbi arbetsplatsen med normal eller minskad hastighet.

Tiden för linjedispositionen skall bestämmas så, att arbetsplatsen är iordningställd antingen till viss angiven tidpunkt eller före visst angivet tåg.

Innan tillstånd meddelas för arbete å bansträcka med elektrisk drift, skall tågledaren samråda med vederbörande elektroingenjör.

Vid meddelande av tillstånd skall ett visst huvudspår å en stationssträcka i regeln i dess helhet ställas till förfogande.

Beslutet om linjedisposition skall tågledaren skriftligen, med telegraf eller telefon (jfr § 8) delgiva de närmaste, under tiden för linjedispositionen såsom blockstationer tjänstgörande driftplatserna å ömse sidor samt föreståndarna för vederbörande bansektion och banmästaravdelning samt, å bansträcka med elektrisk drift, dessutom samtliga driftplatser och ledningsförmän vid den bansträcka, som beröres av urkopplingen. Vid delgivningen skall närmare angivas arbetsplatsens belägenhet, tiden för linjedispositionen, det huvudspår, som å dubbelspårig bansträcka ställas till förfogande, och, i fråga om arbete, som ej fullbordas i ett sammanhang, vilken tåghastighet som under de tider, då arbete ej pågår, må användas förbi arbetsplatsen.

6. Större arbete å spår, tillhörande station, eller å sidospår å annan driftplats, vilket ej är förbundet med vagnuttagning, får ej företagas, förrän platsens föreståndare efter samråd med banbefälet eller arbetsledaren bestämt tiderna härför.

Större arbete å station eller sidospår å annan driftplats.

Arbetsledaren skall meddela, huruvida spåret, under det arbetet pågår, överhuvud får befaras av tåg, och, om så får ske, den nedsättning av tåghastigheten, som därvid måste äga rum. Måste på grund av arbetet antingen förändrad tågväg anvisas eller tågs hastighet vid gång över det ifrågavarande spåret nedsättas, skall genom tågexpeditörens (platsvaktens) försorg vederbörande tåg därom underrättas. Skall tågspår ändras, förfares enligt § 45,

och skall hastigheten nedsättas, skall tåget därom under-
rättas genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges. Tåg-
expeditören (platsvakten) skall, om arbetet kommer att
medföra avsevärd inskränkning i spårutrymmet, jämväl
meddela tågledaren förhållandet.

Å bansträcka med elektrisk drift skall genom föreståndaren
underrättelse om arbetet lämnas jämväl driftplatser
och ledningsförmän vid den bansträcka, som beröres av
urkopplingen.

Större arbete
å till drift-
plats anslutet
spår.

7. Dylikt arbete å till driftplats anslutet, men ej till
densamma hörande spår må ej företagas, förrän den,
som har att förfoga över spåret, därtill givit tillstånd.

Anordnande
av skyddssi-
gnalering före
arbetets på-
börjande.

8. Vid utförandet av i denna § omhandlade såväl
mindre som större arbeten skall arbetsplatsen genom
arbetsledarens försorg och innan arbetet påbörjats vara
skyddad

av *varsamhetssignaler*, om spåret får befaras, men med
lägre hastighet än den i allmänhet tillåtna, och
av *stoppsignaler*, om spåret ej alls får befaras.

Signalerna anordnas,

- a) om arbetsplatsen är belägen mellan med huvud-
signal utrustade driftplatser:
varsamhetssignalerna enligt S. O. vb 4, 5, 9, 11,
första stycket, och eventuellt vb 16;
stoppsignalerna enligt S. O. vb 4 och 5, vb 8, första
och andra styckena, samt vb 15;
- b) om arbetsplatsen är belägen å med huvudsignal
utrustad driftplats område:
varsamhetssignalerna enligt S. O. vb 4, 6 och 9,
stoppsignalerna enligt S. O. vb 4 och 6.

Bevakning av
platsen.

I båda fallen skall arbetsplatsen vara bevakad av en
man, som tillika tillser signalerna.

Dylik signalering erfordras ej, då linjedisposition äger
rum av den anledning, att arbetande vingplog skall fram-
gå å närliggande spår.

Underrättan-
de av tåg om
nedsatt
tåghastighet.

9. Skall tåg utgå å blockstationssträcka, under det
att nedsatt tåghastighet å viss del är föreskriven, skall
den blockstation, varifrån tåg utsläppes å ifrågavarande

sträcka, ombestyra att tåget underrättas genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges. Får därvid hastigheten å med varsamhetssignaler utmärkt sträcka överstiga 20 km i timmen, skall den tillåtna hastigheten meddelas i ordern. Behöver stadigvarande minskning av tåghastigheten äga rum, må signal 2 utbytas mot hastighetstavlor (B. F., § 01, pt 2), under villkor att personalen på tåg, som skola befara ifrågavarande sträcka, förut är underrättad härom antingen genom Bihang till tjänstgöringstidtabellen (se § 22, pt 7) eller genom på annat sätt mångfaldigad order.

10. Skall arbetsplatsen enligt beslutet om linjedispositionen vara iordningställd till viss angiven tidpunkt, skall arbetsledaren ordna arbetet så, att arbetsplatsen är iordningställd och stoppsignalerna, där sådana varit ut-satta, indragna till den bestämda tiden eller, om tåg får, ehuru med nedsatt hastighet, framgå, utbytta mot varsamhetssignaler.

Iordningstäl-
lande av ar-
betsplats.

Skall arbetsplatsen vara iordningställd före visst angivet tåg, skall detta vara gjort och signalerna vara indragna resp. utbytta senast 5 minuter före den tidpunkt, då tåget i fråga skall utgå å blockstationssträckan.

11. Anbragta signaler få under inga förhållanden in-dragas eller förändras annat än på föranstaltande av arbetsledaren. Sedan detta skett, skall arbetsledaren, såvitt ej fråga är om mindre arbete utan vagnuttagning, efter förhållandena anmäla antingen att stoppsignalerna indra-gits och banan är klar eller att stoppsignalerna utbyttis mot varsamhetssignaler. Denna anmälan göres skriftligen eller medelst telefon,

Indragning el-
ler förändring
av skyddssig-
nalering.

ifråga om arbete å spår å station, sidospår å annan driftplats och till driftplats anslutet spår, till tågexpedi-tören (platsvakten) resp. den, som har att förfoga över till driftplats anslutet spår, och,

Anmälan här-
om till drift-
plats.

ifråga om arbete å huvudspår, till endera av angrän-sande blockstationer.

Tåg får ej utsläppas å spår, upplåtet för linjedisposition.

12. Å stationssträcka, varå visst spår upplåtits för linjedisposition, får tåg ej å detta spår utsläppas från någon av de närmaste, under tiden för linjedispositionen såsom blockstationer tjänstgörande driftplatserna å ömse sidor, förrän nyssnämnda anmälan från arbetsledaren ingått till endera av dessa stationer.

§ 19.

ÅTGÄRDER, DÅ SÅDANT FEL UPPSTÅTT Å SPÅR, ATT SPÅRET EJ KAN BEFARAS.

Skyddsåtgärder och anmälan.

1. Har någon iakttagit sådant fel å spår, att tåg ej kan däröver framgå, skall han omedelbart antingen själv vidtaga åtgärder för tågs skyddande eller, om detta ej är för honom möjligt, göra anmälan om felet till närmaste vakt eller driftplats.

2. För tågs skyddande skola i första hand stoppsignaler omedelbart anordnas å ömse sidor om det farliga stället, varjämte underrättelse om fel å huvudspår skall lämnas till närmaste med huvudsignal utrustade, bemannade driftplats åt det håll, varifrån tåg först väntas. Denna driftplats åligger det att om förhållandet underätta närmaste, med huvudsignal utrustade, bemannade driftplats å andra sidan om det farliga stället ävensom, därest ingendera av dessa driftplatser är blockstation, endera av blockstationerna å ömse sidor om detta ställe.

Angående anmälan mellan blockställen om hinder och återkallande av hinderanmälan, se § 43.

Anordnande av skydds-signalering.

3. Stoppsignalerna anordnas i första rummet åt det håll, varifrån tåg först väntas, och sålunda:

a) om det farliga stället är beläget mellan med huvudsignal utrustade driftplatser,

enligt S. O. vb 4, 5, 7, 8 och 15;

b) om det farliga stället är beläget å med huvudsignal utrustad driftplats område:

enligt S. O. vb 4, 6 och 7.

Bevakning av platsen.

4. Då signal 1 användes, skall det farliga stället, om möjligt, vara bevakat av en man, som tillika tillser

signalerna. Då tåg eller fordon nalkas, skall i fallet 3 a) den, som bevakar stället eller utför signaleringen, jämväl giva signal 46 a.

5. Då snöplogning med framför lokomotivet gående plog kan komma att äga rum, får signalering icke ske enbart med knallsignaler, enär dessa kunna undanskjutas av plogen.

Anordnande av skyddssignalering, om snöplogning äger rum.

6. Har felet uppstått å till huvudtågväg hörande spår å signalstation, skall stationsvakten omedelbart tillkalla tågexpeditör, varefter stationen skall träda i verksamhet som blockstation (jfr § 38, pt 5).

Tillkallande av tågexpeditör.

7. Angående indragning eller förändring av skyddssignalering samt anmälan härom till driftplats, gäller vad som sagts i § 18, pt 11.

§ 20.

ÅTGÄRDER, DÅ SÅDANT FEL UPPSTÅTT Å SPÅR, ATT SPÅRET EJ KAN BEFARAS MED ELJEST TILLLÅTEN HASTIGHET.

1. Har någon iakttagit sådant fel å spår, att tåg endast med minskad hastighet kan däröver framgå, skall han omedelbart antingen själv vidtaga åtgärder för tågs skyddande, eller, om detta ej är för honom möjligt, göra anmälan om felet till närmaste vakt eller driftplats.

Skyddsåtgärder och anmälan.

2. För tågs skyddande skola i första rummet varsamhetssignaler omedelbart anordnas å ömse sidor om det farliga stället. Dessutom skall i varje fall underrättelse om fel å huvudspår lämnas till endera av blockstationerna å ömse sidor om det farliga stället.

Anordnande av skyddssignalering.

3. Varsamhetssignalerna anordnas i första rummet å det håll, varifrån tåg först väntas, och sålunda,

a) om det farliga stället är beläget mellan med huvudsignal utrustade driftplatser:

enligt S. O. vb 4, 5, 9, 10 och 11 samt eventuellt vb 15 och 16,

b) om det farliga stället är beläget å med huvudsignal utrustad driftplats område:

enligt S. O. vb 4, 6, 9 och 10.

Då signal 2 användes, skall det farliga stället, om det befaras icke kunna i tid uppmärksammas av föraren, antingen vara bevakat av en man, som tillika tillser signalerna, eller också vara på lämpligt sätt utmärkt. Då tåg eller fordon nalkas, skall i fallet a) den, som bevakar stället eller utför signaleringen, giva signal 47 (varsamhet).

4. Vad som sagts i § 19, pt 5, gäller även för nu ifrågavarande fall.

Skyldighet för blockstation att vidarebefordra anmälan.

5. Blockstation, som enligt pt 1 mottagit underrättelse om fel av nu ifrågavarande slag å huvudspår, skall omedelbart medelst telegraf eller telefon (se § 8) delgiva underrättelsen till blockstationen å andra sidan om det farliga stället. Härjämte skola genom dessa blockstationers försorg de tåg, som skola utgå å ifrågavarande blockstationssträcka, genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, om förhållandet underrättas. Får därvid enligt vederbörande banbefäls beprövande hastigheten å varsamhetssträckan överstiga 20 km i timmen, skall den tillåtna hastigheten meddelas i ordern.

Underrättande av tåg.

Är felet beläget å station, skall vederbörande tågexpeditör (platsvakt) ombestyras, att de tåg, som skola befara spåret ifråga, underrättas genom varsamhetsorder, på sätt nyss är sagt.

Vad i § 18, pt 9, sagts om utbyte av signal 2 mot hastighetstavlor, skall gälla även för nu ifrågavarande fall.

Tillkallande av tågexpeditör.

6. Vad som sagts i § 19, pt 6, gäller även för nu ifrågavarande fall.

Indragning av skyddssignalering. Anmälan till driftplats.

7. Anbragta signaler få under inga förhållanden indragas annat än på föranstaltande av arbetsledaren. Sedan detta skett, skall nämnda tjänsteman anmäla, att varsamhetssignalerna indragits och att banan är klar. Denna anmälan göres, på sätt i § 18, pt 11, säges.