

KAP. VIII.

TJÄNSTGÖRINGEN Å TÅG SAMT
TÅGS FÄRD MELLAN OCH
Å DRIFTPLATSER.

§ 56.

TÅGPERSONAL.

- Begrepp. 1. Tågpersonalen utgöres av
- a) *lokomotivpersonal,*
 - b) *konduktörspersonal,*
 - c) *bromsare* och
 - d) *övrig personal.*
- Lokomotivpersonal. 2. Till lokomotivpersonalen räknas lokomotivförare, motorvagnsförare, lokomotiveldare samt biträde å elektriskt lokomotiv eller å motorvagn.
- Vad i reglementet stadgas för förare och eldare gäller såväl lokomotivförare resp. lokomotiveldare som motorvagnsförare resp. biträde å elektriskt lokomotiv eller å motorvagn.
- Konduktörspersonal. Till konduktörspersonalen räknas tågbefälhavaren och de tjänstemän, som biträda honom med biljettgranskning, tillsyn av gods o. d. göromål.
- Övrig personal. Till övrig personal räknas ångfinkeldare, vagnskötare, tågstäderska o. d. tjänstehavare.
- Tågs bemanning. 3. Varje tåg, med undantag av lokomotivtåg, hjälplokomotivtåg och småfordonståg, skall vara bemannat med, förutom enligt § 57 bestämd lokomotivpersonal, konduktörspersonal och bromsare i erforderlig utsträckning, dock minst *en* person.
- För småfordonståg gälla särskilda bestämmelser (se § 109, pt 1).

I tåg, som består allenast av lokomotiv jämte högst 4 vagnsaxlar, erfordras, om inga resande färdas i vagnarna, varken konduktörspersonal eller bromsare.

Angående tillsyningsman å tåg, varmed explosiv vara av 1:a klass försändes, se bil. D.

4. Av den konduktörspersonal, varmed ett tåg är bemannat, skall *en* vara *tågbefälhavare*. Å inspektionståg och provkörningståg kan någon av medföljande järnvägsbefäl tjänstgöra som *tågbefälhavare*.

Tågbefälhavare.

Å lokomotivtåg och hjälplokomotivtåg, bestående av allenast *ett* lokomotiv, är föraren *tågbefälhavare*, och å dylikt tåg, bestående av flera lokomotiv, föraren på det främsta lokomotivet.

Å tåg, bestående av lokomotiv jämte högst 4 vagnsaxlar, kan, om inga resande färdas i vagnarna, föraren vara *tågbefälhavare*.

5. Utöver de allmänna kompetensfordringar, som enligt särtryck nr 9 gälla för tågpersonal, skall *tågbefälhavare* å tåg, som är bemannat med allenast *tågbefälhavare* och förare, vara förtrogen med lokomotivs skötande i den utsträckning, att han kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i pannan.

Kompetensfordringar i visst fall för *tågbefälhavare*.

§ 57.

LOKOMOTIVS BEMANNING.

1. Ånglokomotiv skall i regeln vara bemannat med en förare och en eldare. Efter Styrelsens särskilda medgivande må sådant lokomotiv vara bemannat med endast förare under villkor,

Ånglokomotiv.

att obehindrad genomgång från lokomotivets förarhytt till alla de vagnar, där *tågbefälhavaren* under tågets gång kan behöva vistas, finnes,

att lokomotivet är så konstruerat, att regulatorn, ventilen till kraftbromsinrättningen samt visslan kunna skötas från vilkendera sidan av förarhytten som helst,

att förarhytten är belägen så, att föraren har obehindrad utsikt framåt,

att samtliga fordon i tåget äro försedda såväl med verksam kraftbroms som med skruvbroms,

att båda bromsarna på lokomotivet verka på samtliga dess drivhjul,

att kraftbromsen verkar på samtliga vagnsaxlar och att minst halva antalet av dessa axlar äro försedda med skruvbromsar, som dock behöva bemannas, endast om kraftbromsen är obrukbar, samt

att två bromsventiler finnas i varje vagn.

Elektriskt
lokomotiv.

2. Elektriskt lokomotiv skall i regeln vara bemannat med en förare och ett biträde. Det i pt 1 för ånglokomotiv angivna undantaget gäller efter Styrelsens särskilda medgivande även för elektriskt lokomotiv.

Då tåg framföres av två elektriska lokomotiv, vilka äro elektriskt sammankopplade, så att båda lokomotiven kunna manövreras från ettdera av dem, behöver det bakre lokomotivet icke vara bemannat. Äro lokomotiven icke på sådant sätt hopkopplade, skall det bakre lokomotivet vara bemannat med minst en man, nämligen en förare.

Motorvagn.

3. Motorvagn skall för maskinens skötande i regeln vara bemannad med en förare och ett biträde. Det i pt 1 för ånglokomotiv angivna undantaget gäller efter Styrelsens särskilda medgivande även för motorvagns maskinrum.

Ifråga om tåg, som framföres av motorvagn och som, motorvagnen medräknad, väger högst 75 ton, behöver dock verksam kraftbroms icke finnas å alla vagnars samtliga axlar utan endast å så många axlar, som enligt bromstabellen skola vara bromsade, varvid de kraftbromsade axlarna å motorvagnen få medräknas i antalet verkamma bromsar. Även i detta senare fall måste likväl minst halva antalet av vagnarnas axlar vara utrustade med skruvbromsar.

Lokomotiv-
personals
tillstådesvar.

4. När lokomotiv är i rörelse, skall dess bemanning vara fulltalig. Står lokomotiv stilla, få dess förare och eldare icke samtidigt avlägsna sig därifrån, utan skall en av dem alltid uppehålla sig på eller omedelbart invid lokomotivet. Utgöres bemanningen å lokomotiv eller

i motorvagns maskinrum av endast förare, får denne icke avlägsna sig därifrån, förrän han dragit försorg om, att annan drifttjänsteman bevakar lokomotivet.

§ 58.

TÅGPERSONALS KÄNNEDOM OM BANAN.

1. Förare skall beträffande den bansträcka, å vilken han skall framföra tåg, äga kännedom om de viktigaste lutnings- och krökningsförhållandena, förekomsten av huvud- och försignaler, driftplatser, tunnlar samt andra ställen, där särskild uppmärksamhet fordras. Förare.

2. Måste undantagsvis tåg framföras av en förare, som saknar den i pt 1 föreskrivna kännedomen om bansträcka, skall en med bansträckan förtrogen person ställas till hans förfogande. »Lots.»

3. Dylig kännedom om vederbörande bansträcka är icke obetingat nödvändig i fråga om förare, som skall framföra det bakre av två sammankopplade lokomotiv. Förare å det bakre av två lokomotiv.

4. Bromsare skall beträffande den bansträcka, å vilken han skall utföra bromsningstjänst, hava gjort minst två instruktionsresor fram och åter under ledning av en erfaren tåg tjänsteman eller bromsare. Bromsare.

I tvingande fall må undantag härifrån äga rum, men skall då tåg befälhavaren och genom denne föraren underrättas om förhållandet och bromsaren placeras i närheten av lokomotivet.

§ 59.

KONDUKTÖRSPERSONALENS OCH BROMSARNAS ALLMÄNNA ÅLIGGANDEN.

1. Tåg befälhavaren utövar närmaste befälet över tågpersonalen. Tåg befälhavares befälsrätt.

2. Tåg befälhavaren skall öva tillsyn över tåget i dess helhet och tjänstens utförande därå, dock ej i vad som har avseende allenast å lokomotivets skötsel. Konduktörspersonal i övrigt skall utföra de göromål, som genom särskild instruktion eller, där för visst fall sådan saknas, av tåg befälhavaren bestämmes. Tåg befälhavares tillsyn över tåget.

Bromsare skall handhava skruvbroms enligt § 66 samt utföra de göromål i övrigt, som av vederbörande befäl bestämmas.

Angående tågbefälhavares åligganden i avseende å upprätthållande av ordning och säkerhet, se § 9.

Signalmedel, som skola medföras av konduktörspersonal och bromsare.

3. Konduktörspersonal skall under tjänstgöring medföra

- en röd signalflagga,
- en brandgul signalflagga och
- en handsignallykta.

Befrielse från medförandet av handsignalmedel kan i förekommande fall meddelas av tågexpeditören å konduktörspersonals hemstation.

- Bromsare skall under tjänstgöring å tåg medföra
- en röd signalflagga och
- en handsignallykta;

dock må, efter medgivande av tågexpeditören å bromsares hemstation, bromsare medföra allenast röd signalflagga eller handsignallykta, därest det med säkerhet kan förutses, att tjänstgöringen i sin helhet kommer att infalla under sådan del av dygnet, att endast ettdera signalredskapet kan behöva användas. Skulle den fortsatta tjänstgöringen för bromsare, som begagnat sig av dylikt medgivande, tilläventyrs ändras, så att han därunder skulle behöva även det icke medförda signalredskapet, skall han genast anmäla detta till tågexpeditören å den station, där tjänstgöringen ändras, eller till tågbefälhavaren.

Användande av grafisk tidtabell.

4. Har tågpersonalen i stället för tjänstgöringstidtabell tilldelats grafisk tidtabell, skola tågbefälhavaren och föraren på förhand anteckna förekommande tågkorsningar och tågförbigångar för det tåg, å vilket de skola tjänstgöra, och sinsemellan jämföra dessa anteckningar.

§ 60.

LOKOMOTIVPERSONALENS ALLMÄNNA ÅLIGGANDEN.

Lokomotivskötsel och tågs framförande.

1. Föraren ombesörjer och ansvarar för lokomotivets skötsel samt tågets säkra framförande och rätta hastig-

het. Därest eldare medföljer, skall han biträda föraren i dennes göromål.

2. Under tjänstgöring å i gång varande lokomotiv få föraren och eldaren icke sysselsätta sig med läsning av annat än tidtabell och erhållna order, ej heller befatta sig med något annat, som avleder deras uppmärksamhet från tjänstebestyren.

Förbud mot läsning och annan sysselsättning.

3. Angående förfaringssätt, då i stället för tjänstgöringstidtabell grafisk tidtabell medföres, se § 59, pt 4.

Användande av grafisk tidtabell.

§ 61.

MEDFÖRANDE Å LOKOMOTIV AV ANDRA ÄN DÄR TJÄNSTGÖRANDE PERSONER.

1. Där så kan vara nödvändigt, må efter överenskommelse mellan tågexpeditör och förare konduktörspersonal och bromsare färdas å lokomotivet.

Konduktörspersonal och bromsare.

2. Begär annan person att få färdas å lokomotivet, skall föraren förvissa sig om att denne enligt gällande föreskrifter är därtill behörig.

Annan person.

3. Det ankommer på förarens beprövande, huruvida mer än en person, förutom lokomotivpersonalen, får taga plats å lokomotivet.

Förare avgör, huru många personer, som få taga plats å lokomotivet.

4. Vad i denna § stadgats gäller även för motorvagns maskinrum men icke för lokomotiv, som framför provkörningståg.

§ 62.

FÖRBEREDELSE TILL AVGÅNG.

1. Å tågs utgångsstation skall tågpersonalen övertaga tåget och i de avseenden, som här nedan angivas, kontrollera eller besörja dess sammansättning, utrustning och bemanning.

Å tågs utgångsstation.

2. Å andra driftplatser skola, där så påkallas av ändring i tågets sammansättning, av tågets isärkoppling eller av annat förhållande, motsvarande åtgärder vidtagas.

Å andra driftplatser.

Förarens ålig-
ganden.

3. Förare skall

a) tillse, att i § 34, pt 1, bestämda effekter finnas å lokomotivet;

b) förse lokomotivet i de i § 35 föreskrivna fall med signaler;

c) kontrollera och ansvara för all koppling mellan lokomotivet och tåget (jfr dock pt 4 och 9);

d) på sätt särskilt stadgas (se särtryck nr 000) undersöka, att kraftbromsen, där sådan finnes, är i behörigt skick (jfr pt 6 och 9);

e) med tillhjälp av bestämmelserna i § 26 och där åbe- ropade tabeller för beräkning av den last, som av loko- motivet kan framföras efterse, att det axelantal och den vagnvikt, som av tågchefhavaren uppgives, icke över- stiger, vad som enligt nämnda bestämmelser är tillåtet;

f) kontrollera — efter det han mottagit de i pt 8 c) angivna uppgifter — att bromsvikten står i riktigt för- hållande till vagnvikten.

Ansvar för
koppling och
undersökning
av kraft-
broms, då
mer än ett
lokomotiv
användes.

4. Finnas två dragande eller två skjutande lokomotiv, skall den för tåget ansvarige föraren (se § 69, pt 1) fullgöra vad i pt 3 c) och d) sagts, även i vad avser kopp- lingen mellan de båda lokomotiven.

Finnes med tåget sammankopplat påskjutningsloko- motiv eller två påskjutande lokomotiv, skall föraren å påskjutningslokomotivet eller, om två sådana användas, föraren å det främsta av dessa, för det eller de påskju- tande lokomotiven fullgöra, vad som i pt 3 c) sagts.

Anmälan från
förare, då
bromsvikten
behöver ökas.

5. Anser föraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande bromsvikten behöver ökas utöver vad som är föreskrivet i § 33, skall anmälan härom snarast möjligt göras till tågchefhavaren.

Anmälan från
förare, då
kraftbromsen
är i olag.

6. Befinnes kraftbromsen helt och hållet eller delvis vara obrukbar, skall likaledes anmälan härom snarast göras till tågchefhavaren.

Anmälan från
förare om
hinder för
tågs avgång.

7. Om förare vid den i pt 3 c) och d), jämfört med pt 4, anbefallda tillsyn eller eljest funnit hinder för tågs

avgång, skall han härom underrätta tågexpeditören på lämpligt sätt.

8. Tågbefälhavare skall

Tågbefälhava-
rens åliggan-
den.

a) tillse, att bestämmelserna i §§ 26, 28, 29, 30, 32, 33 och 36 äro iakttagna;

b) tillse, att tåget är bemannat enligt föreskrifterna i §§ 56 och 57;

c) meddela den för tågets framförande ansvarige föraren (se § 69, pt 1) uppgift å vagnvikten och axelantalet ävensom de uppgifter i övrigt, som erfordras för kontroll därå, att bromskraften motsvarar därom gällande föreskrifter (jfr § 26 och § 33);

d) ombesörja, att andra fordon i tåget än arbetande lokomotiv förses med föreskrivna signaler i de i § 35 angivna fall;

e) ifråga om andra fordon än arbetande lokomotiv ombesörja eller tillse, att ombyte från dagsignaler till nattsignaler eller omvänt sker i behörig tid (jfr S. O., Kap. I, pt 10);

f) tillse, i den mån det är honom möjligt, att bestämmelserna i §§ 27 och 31 äro uppfyllda;

g) anvisa konduktörspersonal och bromsare deras platser (jfr pt 11) samt själv intaga den plats i tåget, som är lämpligast för tjänstens utövande, skolandet han i kraftbromsat eller delvis kraftbromsat tåg i regeln uppehålla sig i den del av tåget, som är försett med kraftbroms;

h) tillse, att i § 34, pt 2 och 3, bestämda tågeffekter medföras å tåget;

i) jämföra sitt fickur med stationsuret;

9. I fråga om tåg, som är bemannat med allenast tågbefälhavare och förare, skall tågbefälhavaren övervaka lokomotivets koppling med tåget och provandet av kraftbromsen.

10. Bromsare och annan tjänsteman, som under färden skall sköta skruvbroms, skall å utgångsstation eller å annan station, där skruvbroms skall tagas i bruk, snarast möjligt prova bromsen (jfr § 66) och, om den ej är i gott skick, omedelbart göra anmälan till tågbefälhavaren.

Provning av
skruvbroms.

Denne skall i dylikt fall förse vagnen med anslag härom, vilket anslag icke får borttagas, förrän bromsen åter satts i stånd.

Anvisande av platser åt personal, som skall handhava skruvbroms. 11. Vid anvisandet av platser åt bromsarna och den konduktörspersonal, som förutom dessa skall handhava skruvbroms, skall tågbefälhavaren iakttaga

- a) bestämmelserna i § 33;
- b) att särskilt den sista skruvbroms, som skall bemannas, besättes med en erfaren och pålitlig tjänstehavare;
- c) att, då fråga ej är om instruktionsresa, endast en bromsare får placeras å varje bromsvagn;
- d) att i tåg, som skjutes, den främsta av de med broms försedda vagnarna skall bemannas.

§ 63.

TÅGS AVGÅNG FRÅN DRIFTPLATS.

Vad förare skall iakttaga i allmänhet, innan han får avgå med tåg. 1. Förare får icke avgå med tåg från driftplats, varifrån tåget utgår eller där tåget gjort uppehåll, ej heller passera med huvudsignal utrustad driftplats,

- a) förrän order om avgång givits, där så skall ske, (jfr § 53, pt 1);
- b) såvitt han ej är försedd med för tåget gällande tidtabell eller som sådan gällande order;
- c) förrän han i de i pt 2 angivna fall förvissat sig om, att bestämmelserna om tågets ordningsföljd i förhållande till korsande tåg äro iakttagna;
- d) såvitt ej, där utfartssignal finnes, denna signal är ställd till kör eller, om signalen ej kan ställas till kör, tillstånd till signalens passerande givits, på sätt är föreskrivet i § 47, pt 13; samt
- e) såvitt föraren eljest iakttager, att fara kan uppstå för tåget, om det framföres.

Å begynnelsestation för sträcka, för vilken ändrad tidtabell utfärdats, får förare å tåg, som lagts i ett *tidigare* tidsläge, icke efterkomma given order om avgång, förrän han erhållit del av i § 77, pt 9, omförmäld särskild order från tågledaren.

Angående förfaringssätt vid hinder för genomfart, se § 72, pt 10 och 11.

2. Förare får icke efterkomma given order om avgång från blockstation, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall korsa (jfr även § 76, pt 6) annat tåg, förrän visshet vunnits, att sistnämnda tåg inkommit (se pt 3), eller den fastställda ordningsföljden mellan tågen i fråga ändrats genom behörig order i form av

avskrift eller utdrag av ändrad tidtabell (se § 77, pt 5 och 6), avskrift av verkställighetsorder (se § 78, pt 11) eller särskild order (se § 76, pt 4).

3. Visshet, att tåg, med vilket korsning skall äga rum, inkommit, anses vunnin

a) genom iakttagande av det korsande tåget, eller,
b) då tågexpeditören muntligen meddelat, att tåget inkommit,

c) då förare å genomfartståg eller å tåg, som förbisläppes, medelst signal 44 (har korsande tåg inkommit?) fäst tågexpeditörens uppmärksamhet därpå, att korsning skall äga rum, och tågexpeditören därpå svarat med signal 48 (klart).

4. Om förare anser sig icke böra efterkomma given order om avgång, skall han underrätta den, som givit orden, om orsaken härtill.

5. Kan förare ej omedelbart åtlyda order om avgång, skall han giva signal 39 (förstått).

Som svar å signal 49 (avgång) gives av genomfartståg, som är uteslutande kraftbromsat, signal 39 (förstått) och av genomfartståg, som medför skruvbromsade vagnar, signal 41 (lossa bromsarna).

6. Angående vem, som skall giva tillstånd till avgång, se § 53, pt 2.

7. Innan tågbefälhavare ger order om avgång, skall han tillse (jfr ock § 72, pt 14)

a) att vad i § 53, pt 3, är föreskrivet, är i tillämpliga delar iakttaget;

b) att vad som i pt 9 finnes stadgat som villkor för anmälande av tåget »klart till avgång» är iakttaget.

8. Tågbefälhavaren skall i de fall, då han icke äger att själv giva order om avgång, till tågexpeditören (plats-

Vad förare skall iakttaga, innan han får avgå från plats, där korsning skall äga rum.

När visshet anses vunnin, att korsande tåg inkommit.

Förfarings-sätt, då förare anser sig icke böra eller ej omedelbart kunna efterkomma order om avgång.

Vad tågbefälhavaren skall iakttaga, innan han giver order om avgång.

När tågbefälhavaren skall anmäla tåg klart till avgång.

vakten) anmäla tåg klart till avgång medelst signal 48 (klart) eller muntligen, dock endast i följande fall, nämligen:

- a) för tåg å dess utgångsstation,
- b) för tåg, som gjort uppehåll,
- c) för tåg med annat behovsuppehåll än »p», då tåget ifråga skall förbisläppas.

Vad tågbefälhavare har att iakttaga, innan han anmäler tåg klart till avgång.

9. Innan tågbefälhavaren anmäler tåg klart till avgång, skall han å utgångsstation för tåg och å driftplatser, där tåg gjort uppehåll:

- a) med biträde av medföljande konduktörspersonal stänga vagnsdörrar och vagnsgrindar samt därvid med utropet »tag plats» giva tillkänna för de resande, att tåget inom kort skall sättas i rörelse (Tst, § 22, tilläggsbest. 2);
- b) tillse, att de i § 62, pt 8, angivna förberedelser äro vidtagna;

c) tillse, att tåget jämväl i övrigt är klart till avgång och särskilt, att signal 35 (stopp), där sådan varit uppsatt, är indragen, ävensom att arbete med in- eller urlastning av postgods är avslutat;

d) förvissa sig om att, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall korsa annat tåg, sistnämnda tåg inkommit (jfr pt 3) eller behörig order om ändring av korsningen mottagits (jfr pt 2).

Tågbefälhavare skall dessutom iakttaga, att han ej å tågs utgångsstation får giva klart för avgång, med mindre han är försedd med för tåget gällande tidtabell eller såsom sådan gällande order.

Å begynnelsestation för sträcka, för vilken ändrad tidtabell utfärdats, får tågbefälhavare å tåg, som lagts i ett *tidigare* tidsläge, icke anmäla tåget klart för avgång, förrän han erhållit del av i § 77, pt 9, omförmäld särskild order från tågledaren.

Åtgärd, då resande söker påstiga tåg vid dess igångsättning.

10. Skulle vid tågs igångsättning resande söka påstiga tåget, skall tågpersonalen iakttaga bestämmelsen i § 49, pt 3.

Förfarings-sätt, då fast tåguppehåll är obehöfligt.

11. Har tåg enligt tidtabellen fast uppehåll, men finnes genom utväxlande av signal 48 (klart) mellan tåg-

expeditören och tågbefälhavaren upphållet vid något tillfälle vara obehövt, må, om villkoren för tågets avgång i övrigt äro uppfyllda, tåget avgå utan att först hava erhållit stoppsignal.

12. Har tåg meddelats order, att särskild varsamhet skall av i ordern närmare angiven anledning iakttagas vid utfarten, skall tåget därvid framföras så långsamt som av omständigheterna påkallas och med skärpt uppmärksamhet.

Framförande av tåg, då order erhållits om särskild varsamhet vid utfarten.

13. Skall enligt särskild order tåg vid utfarten från driftplats stanna för kol- eller vattentagning, erfordras ingen signal från driftplatsens personal vare sig för stannandet eller igångsättandet.

Signal erfordras ej, då tåg stannar för kol- eller vattentagning

§ 64.

TÅGS HASTIGHET.

1. Tågs hastighet får icke överskrida de gränser, som äro bestämda

Hastighetsbegränsning i allmänhet.

a) för den bansträcka, varå tåget framgår (se Bihang till tjänstgöringstidtabellen; jfr § 22, pt 7 a);

b) för det lokomotiv, som framför tåget, eller, om flera lokomotiv framföra tåget, för något av dessa (se Bihang till tjänstgöringstidtabellen; jfr § 22, pt 7 b);

c) för tåget självt på grund av dess sammansättning (jfr pt 2—9) eller på grund av tidtabellens bestämmelser (jfr § 22, pt 4 c).

I varje fall skall den minsta av de hastigheter, som framgå av dessa föreskrifter, tillämpas.

2. För tåg, som medför huvudsakligen personvagnar, får den största hastigheten uppgå till:

Tåg, som medför huvudsakligen personvagnar.

i kraftbromsat tåg	100 km i timmen,
i skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg	60 » » »

För tåg, som huvudsakligen medför personvagnar och som är bemannat med allenast tågbefälhavare och förare

får den största hastigheten dock uppgå allenast till..... 55 km i timmen.

3. För tåg, som medför huvudsakligen personvagnar och som är kraftbromsat, får, om tåget drages av två lokomotiv, av vilka endast det bakre är försett med kraftbroms, den största hastigheten uppgå allenast till..... 60 km i timmen.

Tåg, som medför huvudsakligen godsvagnar.

4. För tåg, som medför huvudsakligen godsvagnar, får den största hastigheten uppgå till 60 km i timmen.

Är dylikt tåg arbetståg, får dock den största hastigheten uppgå allenast till 40 km i timmen.

Tåg, som drages av lokomotiv med olika maximihastigheter eller med tendern före.

5. För tåg av vad slag som helst, som *drages* av lokomotiv, får, med hänsyn till lokomotivens art och ställning, den största hastigheten uppgå till,

a) om tåget framföres av två hopkopplade lokomotiv med olika maximihastigheter, och det, som har den största tillåtna hastigheten, går efter det andra,

en hastighet som med minst 10 km i timmen understiger den största tillåtna hastigheten för det främst gående lokomotivet,

b) om lokomotivet eller, när två dylika finnas, det främsta av dessa är ett tenderlokomotiv med tendern före eller om tåget består av ensamt dylikt lokomotiv med tendern före 40 km i timmen,

c) om två lokomotiv användas, av vilka det främre är ett rättvänt tenderlokomotiv eller ett tanklokomotiv och det bakre är ett tenderlokomotiv med tendern främst..... 60 km i timmen.

Tåg, som skjutes.

6. För tåg av vad slag som helst, som *skjutes* av lokomotiv, får den största hastigheten uppgå till..... 30 km i timmen.

För inspektionståg får i dylikt fall den största hastigheten dock uppgå till..... 60 km i timmen.

Tåg, som påskjutes.

7. För tåg, som *påskjutes*, får den största hastigheten uppgå till
i kraftbromsat tåg 60 km i timmen.

i skruvbromsat eller delvis kraftbrom-

sat tåg 40 km i timmen.

8. För tåg av vad slag som helst, då det går tillbaka ^{Tåg, som går tillbaka.} för att taga fart eller då det nödgas återgå till bakomliggande station, får den största hastigheten uppgå till 30 km i timmen.

9. För snöplogståg får den största hastigheten upp- ^{Snöplogståg.} gå till

den minsta av de hastigheter, med vilken de i tåget befintliga fordonen högst få framföras.

10. Med undantag från vad som stadgats i pt 1—8 ^{Provkörnings- tåg.} får för provkörningståg användas

den hastighet, varom överenskommes mellan vederbörande bansektionsföreståndare och den tjänsteman, som har att taga befattning med de för provkörningen använda fordonen.

11. Vid uppgörande av tidtabell användes såsom grund- ^{Tågs grund- hastighet.} hastighet en hastighet, som för tåg med större tillåten hastighet än 50 km i timmen understiger den största tillåtna hastigheten med minst 10 km, och som för tåg med en största tillåten hastighet av 50 km i timmen eller därunder understiger den för tåget fastställda största hastigheten med minst 5 km.

Med ett tågs grundhastighet förstås den hastighet, som är avsedd att i normala fall komma till användning å rak och horisontell bana. Den största tillåtna hastighe- ten är avsedd att användas för återvinnande av förlorad tid eller då så erfordras för undvikande av försening.

12. Hastigheten i lutningar och kurvor får icke över- ^{I lutningar- och kurvor.} stiga :

a) vid gång utför lutning

om högst	5: 1000	100 km i timmen.
däröver och t. o. m.	10: 1000	90 » » »
» » »	12: 1000	80 » » »
» » »	16: 1000	60 » » »

Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande i tabellen, skall den i tabellen angivna närmast brantare lutningen vara bestämmande för hastigheten.

Lutningsförhållandet bestämmes på samma sätt, som föreskrives i § 33, pt 2, i).

b) Vid gång i kurva med föreskriven förhöjning å den yttre rälen och

med radie om minst	800 m....	100 km i timmen
» » därunder t. o. m.	600 » ...	90 » » »
» » » »	500 » ...	80 » » »
» » » »	400 » ...	75 » » »
» » » »	300 » ...	60 » » »
» » » »	250 » ...	50 » » »
» » » »	200 » ...	40 » » »

Vid gång utför lutning i kurva är den mindre av de hastigheter, som framgå av dessa föreskrifter, den största tillåtna.

Över rörlig
bro.

13. För rörlig bro skall vederbörande distriktsförvaltning meddela föreskrift rörande den största hastighet, med vilken tåg får passera bron; dock må denna hastighet under seglationstiden ej överstiga..... 40 km i timmen.

I växlar.

14. Tåg får icke framföras i växelkurva med större hastighet än 40 km i timmen.

I växelkurva till specialväxel kan efter Styrelsens medgivande större hastighet få användas.

I oförreglad växel i rakspår får tåg icke framföras med större hastighet än

vid gång <i>med</i> växeln	60 km i timmen och
» » <i>mot</i> »	40 » » »

I centralt omläggbar, förreglad växel i rakspår får, vare sig växeln tillika är lokalt omläggbar eller ej, hastigheten vid gång *mot* växeln, såvitt densamma ej är försedd med anordning för kontroll därå, att båda växeltungorna ligga i rätta lägen samt intagen i tågvägsförregling eller försedd med växelspärrenskena eller annan anordning för förhindrande av för tidig växelomläggning, icke överstiga 60 km i timmen.

Vid gång *med* växel av sist nämnda slag ävensom vid gång vare sig *med* eller *mot* förreglad växel i övrigt erfordras ej någon hastighetsminskning med hänsyn till förreglingsanordningarna.

15. Då tåg å enkelspårig bansträcka skall ingå å station, där korsning eller förbigång skall äga rum, får hastigheten icke överstiga: Vid ingång å station, där korsning eller förbigång skall äga rum.

a) å station med fullständig förregling för vederbörande tågväg (jfr Asb. § 1, pt 2):

för kraftbromsat tåg	70 km i timmen
för skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg.....	30 » » »

b) å annan station:

för kraftbromsat tåg	40 km i timmen
för skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg.....	30 » » »

Samma hastighetsbegränsningar skola ifråga om *uppehållståg* tillämpas vid infarten å blockstation vid enkelspårig bansträcka, även om korsning eller förbigång icke skall äga rum. Vid uppehållstågs infart å blockstation.

Styrelsen kan, beroende på befintliga spårplanordningar, medgiva större hastighet.

Genomfartståg må icke öka den för infarten bestämda hastigheten, förrän infartsväxlarna passerats samt signal 49 (avgång) resp. 50 (kör) ävensom eventuellt signal 48 (klart) mottagits. Vid genomfartstågs genomfart.

16. När varsamhet visas genom signal 2, skall hastigheten, såvida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, nedbringas till 20 km i timmen. Då varsamhetssignal visas.

När varsamhet visas genom handsignal, skall tågs hastighet nedbringas så mycket, att tåget omedelbart kan bringas till stillastående, om stoppsignal visas.

17. Sådan mellan driftplatser belägen bansträcka, där stadigvarande minskning i den för bandelen gällande största tillåtna hastigheten skall iakttagas, utmärkes genom hastighetstavlor, innehållande å den ena sidan uppgift å hastighetstalet och längden av den sträcka, å vilken hastighetsminskningen skall äga rum, medan den andra sidan är tom. Tavlan är placerad tvärs för banan och så, att tavlans inskrift vid tågs infart å bansträckan i fråga är synlig till vänster om spåret eller spåren (B. F., § 01, pt 2).

Å sträcka, utmärkt med hastighets-tavlor. Å sträcka, utmärkt med dylika tavlor, får hastigheten icke överstiga den därå angivna.

18. Meddelas tåg order därom, att banbevakningen å viss sträcka ej kunnat underrättas om tågets gång eller att visshet saknas, om blocksträcka är fri eller ej, eller att, i de fall, varom talas i § 108, pt 13, B-fordon under småfordonsfärd finnes å blockstationssträckan, får hastigheten icke överstiga:

i fråga om skruvbromsat eller delvis kraftbromsat tåg (utom hjälptåg)..... 30 km i timmen och

i fråga om kraftbromsat tåg samt hjälptåg 40 km i timmen, vilken senare hastighet å rak sträcka och vid klar väderlek må ökas till..... 60 km i timmen.

§ 65.

HANDHAVANDE AV KRAFTBROMS.

1. Kraftbromsen handhaves av föraren.

Provning. 2. Angående provning av kraftbromsen, se Instruktion rörande skötsel och underhåll av vakuumbromsar (särtryck nr 176).

Aktgivande på vakuummeteren resp. manometern. 3. Medföras kraftbromsade vagnar i tåg, skall föraren ofta giva akt på, att vakuummeteren resp. manometern icke angiver någon otillbörlig förändring i trycket, samt genom provbromsningar, vilka särskilt skola företagas å genomfartståg, som gå långa sträckor utan att stanna, övertyga sig om, att kraftbromsen verkar tillfredsställande.

Provbromsning. Dyligt bromsprov skall föraren alltid utföra vid lämpligt ställe kort före tågets ankomst till en s. k. säckstation.

Bromsning. 4. Särskilt vid sådana platser, där tåget skall stanna vid en bestämd punkt, såsom stoppbom e. d., skall föraren bromsa i god tid.

Bromsning skall ske med försiktighet, så att tågets gång blir så jämn och mjuk som möjligt. Äro sådana anordningar för handen, att lokomotivet kan bromsas oberoende av tåget i övrigt, skall lokomotivet i regeln bromsas sist.

5. Medföras såväl kraftbromsade som skruvbromsade vagnar i ett tåg, skall föraren, när bromsning skall äga rum, först giva signal till åtskruvning av skruvbromsarna, innan han verkställer bromsning med kraftbromsen.

Om såväl kraftbromsade som skruvbromsade vagnar medföras.

6. Föraren skall avpassa bromskraften så, att hjulen icke släpa vare sig å lokomotivet eller å övriga fordon i tåget.

Bromskraftens avpassande.

7. Vid bromsning från tåget förfäres så, att nödbromsklaff hålles i fullt öppet läge, ända till dess tåget stannat. Skulle öppnandet av en nödbromsklaff icke medföra tillräcklig bromsverkan, böra flera nödbromsklaffar öppnas.

Bromsning från tåget.

Angående användning av det större trycket å kraftbromsade vagnar, då två största tryck finnas, se § 33, pt 2 h).

I fråga om handhavandet av kraftbromsen, då tåget framföres av skjutande lokomotiv, se § 70, och då det framföres av två dragande lokomotiv, se § 69.

§ 66.

HANDHAVANDE AV SKRUVBROMS.

1. Vad i denna § säges om bromsare, gäller all den personal — oavsett dess tjänsteställning —, som det åligger att handhava skruvbroms å annat fordon än arbetande lokomotiv.

Vilken personal, bestämmelsen avser.

I vilken utsträckning till konduktörspersonalen hörande tjänsteman må i normala fall påräknas för skötande av broms, prövas, där så befinnes erforderligt, av trafikinspektören.

Huruvida annan än till trafikavdelningen hörande tjänsteman må påräknas för skötande av broms bestämmes av trafikinspektören i samråd med vederbörande sektionsföreståndare.

2. Vid den i § 62, pt 10, föreskrivna provning av broms skall tillgå på följande sätt.

Provning.

Bromsare skall tillse, att bromsen kan åtskrivas och att bromsblocken vid åtdragen broms ligga fast an mot hjulen, ävensom att bromsskraven icke går i botten.

Finnes isbildning å bromsblocken, bortskaffas denna

om möjligt före tågets avgång, men eljest under tågets gång, därigenom att bromsen åtskruvas. Detta bör ske, redan innan bromsning påkallas, dock ej i stigning.

Angående anmälan om felaktighet å broms, se § 62, pt 10.

Bromsningens utförande.

3. Bromsarna få ej åtskruvas så kraftigt, att hjulen släpa, ty dels skadas såväl hjulen som rälsen härav, dels blir bromskraften minskad. Skulle hjulen börja släpa, lossas bromsen hastigt, tills hjulen åter börja rulla, och åtskruvas sedan i mån av behov.

Om lokomotivet drager tåget, skola, då hastigheten skall minskas, de eftersta bromsarna skruvas åt först, så att en häftig sammantryckning av vagnarna förhindras. Om lokomotivet skjuter tåget, skola i dylikt fall i stället de främre fordonens bromsar åtskruvas först, så att koppelen icke sträckas för häftigt.

Då signal 39 (bromsa lindrigt) gives, skola bromsarna tillskruvas lindrigt, och då signal 38 (bromsa kraftigt) gives, skola de tillskruvas kraftigt. I senare fallet få bromsarna icke lossas, förrän tåget stannat eller signal 41 (lossa bromsarna) givits.

Lossande av broms.

4. För att icke missöden må uppstå, skola bromsarna lossas försiktigt, vare sig tåget efter verkställd bromsning skall stanna eller ej.

När bromsarna skola lossas eller vara tillsatta å stillastående tåg.

5. När ett tåg har stannat på horisontell bana — vare sig å eller mellan driftplatser — skola samtliga bromsar i tåget lossas.

Delas i dylikt fall tåget, skola den främsta och den sista bromsen i den del av tåget, som ej är tillkopplad lokomotivet, vara tillsatta, därest lutning vidtager åt det håll, där denna tågdel står.

Stannar tåget helt eller delvis i en lutning eller stigning vare sig å eller mellan driftplatser skola samtliga bromsar vara tillsatta, ända till dess att föraren giver signal 41 (lossa bromsarna).

Undersökning att bromsblocken ej äro fastfrusna.

När bromsarna vintertiden varit tillsatta under tågs uppehåll, skall vid lossandet, om möjligt, undersökas, att bromsblocken ej äro fastfrusna.

6. I de fall, då den sista bromsen skall vara åtskruvad under det att tåg står stilla, skall den, som betjänar bromsen i fråga, stanna kvar i närheten av densamma. Jfr pt 5.

Bevakande av sista bromsen i stillastående tåg.

7. Även om signal till bromsning icke förmärkes, skall bromsning ske i följande fall:

Bromsning, även då signal därtill icke förmärkes.

a) om tåget synes gå för fort i en lutning,

b) om tåget, då det nalkas en station eller annan plats, där det skall framgå med varsamhet eller göra uppehåll, synes hava för stor hastighet.

c) då fara anses kunna därigenom avvändas (jfr § 80).

Angående åtgärder, då vagn gått loss från tåg, se § 86.

§ 67.

TÅGS FRAMFÖRANDE SAMT FÄRD MELLAN OCH Å DRIFTPLATSER I ALLMÄNHET.

1. Då tåg, som medför skruvbromsade vagnar, skall sättas i rörelse, skall föraren giva signal 41 (lossa bromsarna).

Signal från föraren, då tåg skall sättas i rörelse.

2. Innan lokomotivet sättes i rörelse, skall föraren tillse, att icke eldare eller någon annan person tagit plats så, att han kan skadas av detsamma eller av därvid tillkopplat lokomotiv. Finnes mer än ett dragande lokomotiv, skall föraren å det främsta avvakta signal 48 (klart) från förare å tillkopplat lokomotiv till tecken att samma försiktighetsmått där iakttagits.

Förarens tillsyn, innan lokomotivet sättes i rörelse.

3. Igångsättande av tåg skall ske med försiktighet, så att ryckningar i kopplen och sliring i möjligaste grad undvikas.

Igångsättande av tåg.

4. Då tåg sättes i rörelse, skall såväl tågbefälhavaren som föraren — den senare antingen personligen eller genom eldaren — efterse, dels huruvida någon signal gives efter tåget, dels huruvida hela tåget medföljer.

Aktgivande på signaler m. m. vid tågs avgång.

Förarens och eldarens aktgivande på signaler m. m. under tågs gång.

5. Föraren skall under gången i regeln befinna sig på den för honom avsedda platsen å lokomotivet samt hava sin uppmärksamhet riktad såväl på, huru lokomotivet arbetar, som på bana och signaler, huvudsakligen framför tåget. Eldaren skall, då han ej är sysselsatt med pannans eller maskinens skötsel, aktgiva på vagnarna i tåget samt företrädesvis på de signaler, som givas från tåget eller vid sidan av eller efter detsamma. Eldaren bör därför undvika att välja tillfällen, då särskild uppmärksamhet på signaler erfordras, till att sköta eldningen.

Förarens aktgivande på infartssignal (skyddssignal).

Sedan försignalen iakttagits eller, där sådan ej finnes, sedan infartssignalen (skyddssignalen) blivit synlig, skall föraren hava sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på sistnämnda signal, intill dess densamma passerats.

Meddelande mellan förare och eldare rörande infartssignals ställning.

Då tåget nalkas infartssignal (skyddssignal), skola förare och eldare alltid två gånger meddela varandra de signaler, som visas med densamma. Då försignal finnes, skall det första meddelandet utväxlas vid denna. Sådant meddelande förare och eldare emellan skall äga rum en gång beträffande andra signaler, som iakttagas vid färd över eller avgång från driftplats.

Utkik och aktgivande på signaler m. m. av konduktörspersonal.

6. Konduktörspersonal skall, i den mån det är möjligt, hålla utkik och aktgiva på signaler från driftplatser, tåget eller banbevakningen samt i allmänhet söka iakttaga om på banan eller å tåget något anmärkningsvärt tilldrager sig.

av bromsare.

7. Bromsare skall under tågs gång oavlåtligen hava sin uppmärksamhet riktad på att iakttaga de signaler, som kunna givas från lokomotivet, tåget i övrigt, banbevakningen eller driftplats, samt söka iakttaga, om på banan eller å tåget något anmärkningsvärt tilldrager sig.

Under färden skall bromsare särskilt giva akt på vagnarnas gång, lasternas och lösa vagnsdelars läge. Får han anledning misstänka, att någon oregelmässighet uppstått, t. ex. att ett lager gått varmt eller en last förskjutit sig eller dylikt, skall han vid första uppehåll undersöka förhållandet och snarast underrätta tågbefälhavaren.

8. Angående givande och upprepande av stopp- eller varsamhetssignaler, se § 80, pt 2 och 3.

9. För att ljudsignaler lättare må kunna uppfattas skall fönster i bemannad skruvbromskupé vara åtminstone till en del öppet under tågets gång.

Öppethållande av fönster i bromskupé.

10. Sedan tåget efter erhållet tillstånd att avgå säll sig i rörelse, får det icke bringas till stillastående förrän vid nästa driftplats eller plats i övrigt, där det enligt tidtabellen eller särskild order skall göra uppehåll, såvida icke för avvikelse härifrån föreligga tvingande skäl, särskilt sådana, som avse säkerheten.

Tågs oavbrutna framförande.

Angående åtgärder vid fara eller hinder för i gång varande tåg, se Kap. X.

När tåg, som gjort uppehåll å annat ställe än å driftplats, åter skall helt eller delvis fortsätta, skall, när tillstånd härtill ej enligt § 72, pt 4, meddelas genom körsignal från huvudsignal, signal 49 (avgång) givas av tågbefälhavaren, utom då tåg stannat för kol- eller vattenlagning, i vilket fall ingen avgångssignal erfordras.

Order om avgång till tåg, som stannat å annat ställe än å driftplats.

11. Beträffande provkörningståg må det undantag från bestämmelsen i pt 10 göras, att ombyte av rörelseriktning en eller flera gånger må äga rum mellan två angränsande, med huvudsignal utrustade driftplatser, när så uttryckligen är i tidtabellen angivet (jfr § 22, pt 10.)

Provkörningståg.

12. Tåg skall framföras enligt för detsamma gällande tidtabell och med så jämn fart, som banans stignings- och krökningsförhållanden, banans och materiellens tillstånd, väderleken och den tillgängliga bromskraften medgiva.

Tåg skall framföras enligt tidtabellen och med jämn fart.

Därvid skall iakttagas

att tåget icke får framgå mera än högst 5 minuter före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tidtabellen angivna tiderna kan för varje särskilt ställe å banan anses som den normala,

att hastigheten aldrig, icke ens på en kortare sträcka av banan, får vara större än vad i § 64 säges och

att hastigheten alltid skall avpassas så, att tåget kan, då stoppsignal givas, stanna på i detta reglemente före-

skrivna ställen och att farten kan behörigen saktas, om varsamhetssignal iakttages.

Vid brytningspunkter mellan lutningar och stigningar skall iakttagas försiktighet vid ångans påsläppande och avstängande samt vid bromsarnas lossande och tillsättande, på det att häftiga ryckningar i tåget må undvikas.

Återvinnande av förlorad tid. 13. Är tåg försenat, skall föraren göra, vad på honom beror, för att återvinna den förlorade tiden, dock utan att hastigheten blir större än vad i § 64 föreskrives.

Tågbefälhavarens aktgivande på tåghastigheten. 14. Tågbefälhavaren skall hava sin uppmärksamhet riktad därpå, att tåget framföres med föreskriven hastighet och bör han, om han finner så ej vara förhållandet, hos föraren efterhöra anledningen därtill.

Tågbefälhavarens plats å visst tåg. 15. Å tåg, som är bemannat med allenast tågbefälhavare och förare, skall, då tågbefälhavaren bör infinna sig å lokomotivet, därifrån givas signal 45 (larm). Dessutom skall tågbefälhavaren taga plats å lokomotivet vid tågs in- och genomfart å driftplats samt därvid aktgiva på de signaler, som visas från huvud- m. fl. signaler.

Signal från lokomotiv, då tåg nalkas tunnel m. m. 16. Då tåg nalkas tunnel, snögalleri, kurva i djup skärning eller vägövergång i banans plan, från vilken utsikten mot tåget är skydd, ävensom då människor eller småfordon synas i spåret framför tåget, skall från tåget givas signal 40 (tåget kommer).

Bromsning bör undvikas å viss sträcka. 17. Då tåg skall befara sträcka, som är skyddad av varsamhetssignal eller som eljest är i mindre gott skick, skall hastigheten vara så avpassad, att bromsning om möjligt icke erfordras å den del av sträckan, som ej är i fullgott skick.

Skärpt utkik, då banbevakningen ej underrättats om tåget m. m. 18. Då tåg utsänts med order därom, att banbevakningen å viss sträcka ej kunnat underrättas om tågets gång, eller att visshet saknas, om blocksträcka är fri eller ej, eller att, i de fall varom talas i § 108, pt 13, B-fordon under småfordonsfärd finnes å blockstationssträckan, skall tåget å ifrågavarande sträcka framföras med skärpt utkik, varjämte föraren skall vid vägövergångar och andra

ställen, där fara företrädesvis kan vara för handen, giva signal 40 (tåget kommer).

Angående hastigheten, se § 64, pt 18.

19. Signal till lokomotivpersonalen skall helst visas på den sida, där eldaren har sin plats. I kurvor skall emellertid signalen visas åt den inre sidan av kurvan.

Signal till lokomotivpersonalen.

20. Under tågs gång förbi tågexpeditör (stationsvakt) skall all personal, som handhaver skruvbroms, om så med hänsyn till dess plats är möjligt, giva sig till känna, om dagen genom hälsning och om natten genom att visa signallyktans ofärgade sken.

Den, som handhar skruvbroms, skall giva sig tillkänna för tågexpeditör (stationsvakt).

21. Då kraftig bromsning påkallas och sålunda alltid då tåg, som medför skruvbromsade vagnar, skall stanna, gives signal 38 (bromsa kraftigt). Då lindrig bromsning erfordras, påkallas dylik genom signal 39 (bromsa lindrigt).

Signaler för påkallande av bromsars tillställande eller lossande.

Order att åter lossa bromsarna gives med signal 41 (lossa bromsarna).

22. När tåg skall bringas till stillastående, skall detta under vanliga förhållanden och särskilt beträffande personförande tåg ske varsamt, så att häftiga stötar undvikas.

Tågs bringande till stillastående skall ske varsamt.

23. Om tåg, som medför skruvbromsade vagnar, gått förbi huvudsignal, som står till stopp, eller eljest icke stannat i behörig tid efter erhållen stoppsignal, skola tågchefhavaren och föraren gemensamt fortast möjligt undersöka blocken å varje bemannad skruvbroms för att utröna, huruvida och i vilken grad hjulen bromsats. Visar det sig därvid, att ingen eller allenast svag bromsning från viss broms ägt rum, skall vid första lämpliga tillfälle undersökas, huruvida denna är i fullgott skick och väl inställd.

Undersökning av bromsblocken å broms, då tåg icke i behörig tid stannat.

Angående medförande i tåg av explosiva varor, eldfarliga oljor och vissa andra därmed jämförliga vätskor samt behandlingen av dylikt gods, se bil. D och E.

§ 68.

AKTGIVANDE I ALLMÄNHET PÅ TÅGRÖRELSEN
FRÅN BANBEVAKNINGENS SIDA.

Sträckvakts 1. Sträckvakt skall, vare sig han har visst postställe plats och akt- sig anvisat eller eljest vistas ute å sin sträcka, vid tågs givande på annalkande intaga sådan plats, att föraren tydligt kan tåg och sig- iakttaga honom på största möjliga avstånd och att han naler m. m. iakttaga honom på största möjliga avstånd och att han själv kan iakttaga tåget under dess förbigång.

Sådan sträckvakt, som har visst postställe sig anvisat, skall, såvitt intet hinder för tågets gång finnes, giva signal 50 (kör), då tåget nalkas.

Vid tågets förbigång skola ovannämnda sträckvakter aktgiva på, dels huruvida signal 30 eller 31 (tågslutsignaler), samt i förekommande fall signal 33 (extratåg följer från samma håll), signal 34 (extratåg kommer från motsatt håll), signalerna 27 a, 28 eller 29 (signaler i tågets främre ände) föras å tåget, dels huruvida signal 46 (stopp) eller 47 (varsamhet) visas från tåget.

Då tåget gått förbi, skall vakten gå tvärs över spåret för granskning av tågets andra sida.

Vägvakts 2. Vägvakt skall på enahanda sätt aktgiva på tågslut- aktgivande på signal samt på signalerna 33, 34, 46 och 47. signaler.

Angående förfaringssätt, då tågslutsignal eller då signal 27 a, 28 eller 29, då sådana skola föras, saknas, se § 85.

Angående förfaringssätt, då signal 46 eller 47 visas från tåg, se § 80, pt 3.

Sträck- och 2. Förer tåg signal 33 (extratåg följer från samma vägvakts håll) eller 34 (extratåg kommer från motsatt håll) får aliggande, då ingen sådan sträckvakt, som har bestämt postställe, eller tåg förer vägvakt lämna sin post, förrän det sålunda kungjorda extratåget gått förbi, med mindre särskilt medgivande signal. eller order därtill lämnats.

Hastighets- 3. Då tågs hastighet skall kontrolleras genom å ba- mätare å ba- nan uppställd hastighetsmätare, med vilken hastighetens nan skall va- överskridande tillkännagives genom signal 3 c (en knall- ra bevakad. signal å ena skensträngen), skall apparaten vara bevakad.

4. Anländer tåg, som icke är på förhand tillkännagivet, får detsamma icke av denna anledning stoppas, även om det skulle komma på en tid, då tåg väntas från motsatt håll. Tåg, vars gång icke är tillkännagiven.

Angående åtgärder i allmänhet vid fara eller hinder för i gång varande tåg, se § 80.

Angående åtgärder i allmänhet, då tåg nödgats stanna, se § 81.

Angående åtgärder, då vagn gått loss från tåg eller eljest råkat i drift å huvudspår, se § 86.

§ 69.

TÅGS FRAMFÖRANDE AV TVÅ DRAGANDE LOKOMOTIV.

1. Då två lokomotiv draga ett tåg, är det föraren på det främsta, som ansvarar för tågets säkra förande och rätta hastighet samt för givandet av signaler med visslan. Vem som är ansvarig för tågets gång m. m.

Angående fördelningen av ansvaret vid förberedelser till tågs avgång, se § 62, pt 4.

2. Framföres kraftbromsat eller delvis kraftbromsat tåg av två dragande lokomotiv, som båda hava apparat för manövrerande av denna bromsinrättning, skötes denna från det främsta lokomotivet. Åliggande för de olika lokomotivens förare.

Dock skall föraren å det bakre lokomotivet vid av honom iakttagen stoppsignal eller fara ävensom vid trängande behov, t. ex. maskinskada e. d., stanna tåget medelst kraftbromsen. Ävenså skall han, om signal 38 (bromsa kraftigt) gives från det främsta lokomotivet, sanda och dessutom bromsa såväl med tågets som lokomotivets kraftbroms.

Åtgärder, som minska bromsverkan från det främsta lokomotivet, få icke vidtagas å det bakre lokomotivet.

§ 70.

TÅGS FRAMFÖRANDE, DÅ ALLENAST SKJUTANDE
LOKOMOTIV ANVÄNDES.

- En av tågpersonalen skall
hava sin plats
å främsta
vagnen för
signalering.
1. När tåg skjutes, skall någon av tågpersonalen taga plats å främsta vagnen för erforderlig signalering, för vilket ändamål en därför lämplig vagn skall finnas. Undantag kan göras för inspektions- och snöplogståg.
2. Dylik tjänstehavare skall medelst signalhorn giva signal 40 (tåget kommer) vid vägövergångar, tunnlar m. fl. ställen till varnande av personer, som befinna sig å eller invid banan.
- Signaler från
lokomotivet.
3. Föraren skall därjämte med lokomotivets vissla giva de signaler, som äro föreskrivna för varje särskilt fall.
4. Angående hastighet å tåg, som skjutes, se § 64, pt 6 och 8.
5. Angående fördelningen av göromål, då två skjutande lokomotiv användas, gäller vad i § 69 sagts.

§ 71.

TÅGS FRAMFÖRANDE, DÅ PÅSKJUTNING
ÄGER RUM.

1. Angående anordnande av påskjutning, se § 55.
2. Angående tillsyn av koppling mellan tåg och påskjutande lokomotiv och mellan två påskjutande lokomotiv, se § 62, pt 4.
- Signaler från
det främsta,
dragande
lokomotivet.
3. Den för tåget ansvarige föraren skall giva signaler med visslan såsom vid tåg, som medför skruvbromsade vagnar, är föreskrivet. Signalerna 41 (lossa bromsarna eller framåt), 39 (bromsa lindrigt) och 38 (bromsa kraftigt) betyda sålunda för påskjutningslokomotivet resp. igångsättning eller ökande av farten, minskande av farten eller stopp.
- Påskjutnings-
lokomotivs
tillsättande i
gång varande
tåg.
4. Då påskjutningslokomotiv skall tillsättas under tågs gång, skall tåget, intill dess detta skett, framgå med stor försiktighet (jfr § 55, pt 5).

5. Förare å påskjutningslokomotiv skall noga aktgiva på det dragande lokomotivets manövrerande, så att han avpassar sitt lokomotivs rörelser efter det dragande lokomotivets.

Påskjutningslokomotivets manövrerande.

6. Särskild försiktighet vid påskjutningen skall iakttagas i kurvor eller då lättare fordon finnas i slutet av tåget.

Försiktighet vid påskjutning i kurvor m. m.

7. Då påskjutningslokomotiv, som ej är kopplat vid tåget, råkar bliva skilt från tåget, skall lokomotivet försiktigt följa efter och gå intill tåget, så snart så kan utan fara äga rum.

Försiktighet, då påskjutningslokomotiv råkar bliva skilt från tåget.

8. När påskjutningen skall upphöra, skall föraren å påskjutningslokomotivet härför välja en lämplig plats och så långsamt minska sitt lokomotivs kraftutveckling, att fara för koppels sönderryckande icke uppstår.

Förfarings-sätt, då påskjutning skall upphöra.

Förare å påskjutningslokomotiv skall, då detta återgår från en punkt å linjen, förutsätta att banbevakningen ej underrättats och därför giva erforderliga signaler.

Signaler vid lokomotivets återgång.

Angående påskjutningslokomotivets intagande å driftplats, se § 72.

§ 72.

TÅGS ANKOMST TILL DRIFTPLATS.

1. När tåg nalkas infartssignal (skyddssignal) och dess försignal angiver, att huvudsignalen visar stopp eller när tåg nalkas med försignal ej utrustad infartssignal (skyddssignal), som visar stopp, skall från tåget givas signal 40 (tåget kommer). Bibehålles därvid huvudsignalen till stopp, skall hastigheten minskas, så att tåget kan bringas till stillastående framför huvudsignalen eller, om denna är uppställd innanför den växel, den är avsedd att skydda, framför denna växel eller, om denna är medväxel, framför hinderpålen. Tåget bör därvid framföras intill huvudsignalen resp. växeln eller hinderpålen,

Huvudsignal visar stopp.

Angående huru vidare skall förfaras, då fråga är om genomfartståg, se pt 10 och 11.

Körsignal visas ej på föreskrivet sätt. Angiver försignal, att huvudsignalen visar kör till orätt tågväg eller visar huvudsignalen dylik signalbild eller saknas huvudsignal, där sådan skall finnas, eller är huvudsignalen förklarad ogiltig och utebliver föreskriven hjälpsignalering, skall tåget bringas till stillastående å den i första stycket angivna platsen eller, om huvudsignal saknas, på i samma stycke angivna plats framför växeln (jfr S. O., Kap. I, pt 5).

Har försignal utvisat, att från huvudsignalen kan väntas »kör» eller, där tågvägssignalering förekommer, »kör» till rätt tågväg, men visas från huvudsignalen annan signalbild, skall tåget bringas till stillastående, så snart ske kan och helst å den i första stycket bestämda platsen.

Tåg, som går å orätt huvudspår å dubbelspårig bansträcka. 2. Då tåg går å orätt huvudspår å dubbelspårig bansträcka, skall föraren, även om föreskriven hjälpsignalering skulle utebliva, vara beredd att stanna framför infartssignalen för det vänstra spåret eller, om växel i högra spåret finnes utanför infartssignalen, framför denna växel.

Innebörden av signal från försignal. 3. Utvisar försignalen, att huvudsignalen visar kör eller, där tågvägssignalering förekommer, kör till rätt tågväg, har föraren, med iakttagande dock av sin skyldighet enligt § 67, pt 5, att aktgiva på huvudsignalens ställning, rättighet förvänta denna signal från huvudsignalen.

Villkor för tågs införande å med huvudsignal utrustad driftplats. 4. Tåg får, där ej vid det i pt 1, sista stycket, förut satta fall så kan vara oundvikligt, icke ingå å driftplats som skall vara försedd med infartssignal (skyddssignal), förrän från denna signal visas »kör» eller, där tågvägssignalering förekommer, »kör» till rätt tågväg eller, därest körsignal icke kan givas från dylik signal, förrän tillstånd till infart erhållits på i § 47, pt 13, eller här nedan i pt 14 angivet sätt (jfr S. O., Kap. I, pt 6).

Har tåg stannat av den anledning, att huvudsignal visar stopp, skall tåget, då signal på nyssnämnda sätt visas, fortsätta.

5. Har oavsiktligen tåg förts förbi huvudsignal, som visar »stopp» eller som visar »kör» till orätt tågväg eller har tåg ingått å orätt tågväg, får föraren icke föra tåget vare sig framåt eller bakåt, förrän signal därtill givits från driftplatsens personal (jfr § 53, pt 23).

Tåg, som oavsiktligen gått förbi huvudsignal eller som ingått å orätt tågväg.

6. Vid infarten å driftplats med till huvudtågväg avslutet rundspår, skall, i fråga om tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, föraren, även om stoppsignal ej erhålles, stanna tåget senast vid infartstågvägens slut, vare sig denna är särskilt utmärkt eller ej, därest ej dessförrinnan signal 49 (avgång) erhållits.

Plats, där uppehållståg skall bringas till stillastående.

Gives, när tåget står i begrepp att stanna, signal 51 (framåt) åt tåget, skall tåget framföras utan avseende å infartstågvägens slut, tills signal 46 c (stopp) erhålles.

7. Vid infarten å blockstation, där infartstågvägen är förkortad (§ 48, pt 5) eller där tåget intages å stickspår, skall föraren ingå med så ringa hastighet, att lokomotivet för tågets framförande det sista stycket måste utveckla drivkraft.

Försiktighetsmått vid infart i vissa fall.

Vid infarten å sådant spår å driftplats, där trängsel råder intill spåret, skall föraren giva signal 40 (tåget kommer) samt nedbringa hastigheten, på sätt vid varsamhetssignal är föreskrivet (jfr § 64, pt 16). Samma nedläggning av hastigheten skall äga rum, om tågexpeditör visar signal 47 (varsamhet) mot tåget.

Vad som sagts vid § 63, pt 12, om förfaringssätt, då särskild varsamhet skall iakttagas vid utfart, gäller även infart.

Angående tåghastighet i allmänhet vid infart och genomfart, jfr ock § 64.

8. Sedan tåg inkommit å driftplats, där det har *fast uppehåll*, gives, då tåget skall stanna, signal 46 c (stopp) av tågexpeditören (platsvakten).

Stoppande av tåg med fast uppehåll.

Vid obemannade driftplatser gives signalen av tågbehållhavaren.

I fråga om tåg, som medför skruvbromsade vagnar, besvaras stoppsignalen medelst signal 38 (bromsa kraftigt).

Insläppande och stoppande av tåg med behovsuppehåll. 9. Då tåg med *behovsuppehåll* skall göra uppehåll å driftplats för resandes avstigande eller vagnars avlämnande, skall tågbefälhavaren därom, om möjligt, på förhand underrätta föraren samt i god tid visa signal 47 (varsamhet) mot denna plats. Tågexpeditören (platsvakten) visar då samma signal mot tåget, varefter föraren, sedan han uppfattat signalen, skall giva signalen 39 (förstått). Då tåget skall stanna, giver tågexpeditören (platsvakten) signal 46 c (stopp). Om resande eller vagnar icke finnas att avlämna från ett sådant tåg, skall tågbefälhavaren i god tid visa signalen 48 (klart).

Då dylikt tåg skall göra uppehåll å driftplats för resandes påstigande eller vagnars avhämtande eller då hinder för dylikt tågs utfart förefinnes, gives av tågexpeditören (platsvakten) först signal 47 mot tåget, varefter föraren, sedan han uppfattat signalen, skall giva signalen 39 (förstått). Då tåget skall stanna giver tågexpeditören (platsvakten) signal 46 c.

I stället för ovannämnda varsamhetssignal till tåget gives vid hållplats signal 14 (tåget skall göra uppehåll) med hållplatssignal.

Vid obemannad driftplats givas varsamhets- och stoppsignalerna av tågbefälhavaren.

Insläppande och stoppande av genomfartståg. 10. Har *genomfartståg* å en föregående blockstation underrättats därom, att tåget skall göra uppehåll vid en viss driftplats för *trafikulbyte*, eller på grund av att *hinder* för tågets *utfart* där förefinnes, insläppes tåget å sistnämnda driftplats genom visande från infartssignalen (skyddssignalen) av signalen »kör» samt, där genomfartssignal finnes, tillika signalen »genomfart förbjuden».

Därjämte visas vid den punkt å driftplatsen, förbi vilken tåget ej får framgå, stoppsignal antingen medelst utfartssignal eller signal 46 b (stopp).

Då tåget skall stanna, gives av tågexpeditören (platsvakten) signal 46 a (stopp).

11. Bibehålles vid *genomfartstågs* ankomst till *blockstation* infartssignalen till stopp, även sedan från tåget givits signal 40 (tåget kommer), bör föraren, jämte det

han vidtager åtgärder för tågets stoppande framför infartssignalen, giva signal 43 (jag är beredd att stanna å stationen). Givandet av sistnämnda signal bör dock ej ifrågakomma, därest föraren är förvissad om, att tåget ej kan komma att omedelbart bliva insläppt å stationen.

När genomfartståg insläppes å blockstation först efter det signal 43 givits, skall föraren stanna tåget senast vid infartstågvägens slut, även om stoppsignal ej erhålles, såvida icke order till avgång medelst signal 49 (avgång) erhålles eller vid tågets insläppande signal »genomfart tillåten» visas.

Skall tåget göra uppehåll å stationen, gives av tågexpeditören signal 46 a (stopp), varjämte, om tåget där skall avvakta, att hinder för dess fortsatta gång undanröjes, vid den punkt å stationen, förbi vilken tåget ej får framgå, stoppsignal visas antingen medelst utfartssignal eller signal 46 b (stopp).

12. I det fall att tåget vid infarten skall på särskild order framgå till på förhand bestämt ställe å driftplatsens område, såsom vattenkastare, kolbrygga, övergång eller dylikt, gives ingen stoppsignal från driftplatsens personal. Har tåget stannat enbart för kol- eller vattentagning, gives ej heller någon signal för igångsättning från kol- eller vattentagningsplatsen.

Stoppssignal
gives i vissa
fall icke.

13. Om tåg vid ankomsten till med huvudsignal utrustad driftplats icke insläppes å densamma eller vid insläppandet stoppas så, att tåget ej i sin helhet passerat infartssignalmasten eller, där skyddssignal finnes, infartsväxeln, skall efter meddelande från tågexpeditören (platsvakten) till tågchefhavaren eller föraren, tåget genom signal skyddas bakifrån (jfr § 53, pt 25).

Skyddssignaler-
ing, då tåg
stannat helt
eller delvis
utanför drift-
plats.

Meddelande mellan tågpersonalen inbördes att skyddssignalering skall utföras, kan, sedan tåget stannat, vid behov givas genom signalen 38 (bromsa kraftigt) från lokomotivets vissla, varvid den, som skall anordna signaleringen, skall till tecken, att han uppfattat meningen med signalen, medelst handsignal giva signal 46 a (stopp) eller muntligen meddela detta samt skyndsamt begiva sig minst

700 meter bakom tåget och där visa signal 46 b (stopp), beredd att vid behov visa signal 46 a (stopp). Om tillgång därtill finnes, må i stället signal 1 (stopp) anordnas på samma avstånd. Påträffas sträckvakt, skall denne anmodas utföra signaleringen.

Sedan tåget införts under skydd av huvudsignal eller inom infartsväxeln, skall signaleringen på tågbefälhavarens order indragas.

Förfarings-
sätt, då vid
tågs ankomst
till driftplats
ingen tjänste-
man finnes
tillstådes.

14. Skulle vid tågs ankomst till driftplats, försedd med huvudsignal, denna stå till stopp, och ingen tjänsteman där finnas tillstådes för givande av körsignal, skall tågbefälhavaren, sedan han utfört tågvägsinspektion och förväntat sig om, att eljest intet hinder förefinnes för tågets införande, medelst signal 51 (framåt) giva föraren order att ingå å driftplatsen, där tågbefälhavaren vidtager nödiga åtgärder för tillkallande av tågexpeditör (platsvakt). Kan denne icke utan avsevärd tidsutdräkt anträffas, giver tågbefälhavaren, sedan han förväntat sig om, att intet hinder för tågets vidareförande finnes, signal till avgång. Om driftplatsen ifråga är ett blockställe, skall han dock dessförinnan hava hos nästa blockställe förskaffat sig tillstånd för tåget att framgå.

Tåg, som
stannat vid
eller i när-
heten av platt-
form, får
icke förflyttas
utan tillstånd.

15. Sedan tåg stannat vid eller i närheten av plattform, får det icke förflyttas, med mindre tillstånd därtill erhålles. Skulle föraren finna, att tåget i och för underlättande av vattentagning eller annan dylik orsak behöfver föras framåt eller bakåt, skall han genom signalerna 41 (framåt) resp. 42 (back) giva detta tillkänna, varefter, om intet hinder finnes, tillstånd till rörelsen i fråga meddelas av tågexpeditör (platsvakt) medelst signal 48 (klart).

Utropande i
tåg av namn
å driftplats.

16. Tågbefälhavaren med biträde av konduktörspersonalen skall kort före ankomsten till driftplats, där resande få avstiga, vid gång genom tåget i alla vagnar utom sovvagnar utropa namnet å denna driftplats. Åger tågombyte där rum utropas tillika: »Resande till N ombyta tåg». Finnes icke genomgång i tåget utropas, sedan tåget stannat, platsens namn och tågombyte. Sedan tåget

stannat, skola dessutom i båda fallen vagnsdörrar och grindar öppnas, om så erfordras.

Undantag från skyldigheten att i tåget utropa namnet å nästa driftplats må efter trafikinspektörens beprövande göras i fråga om sådana tåg, där dylikt utropande ej lämpligen kan äga rum.

§ 73.

RAPPORTER.

1. Tågbefälhavare och förare skola för varje tåg upprätta var och en sin rapport enligt fastställt formulär (»Tågrapport» resp. »Förarerapport»). Rapporter upprättas för varje tåg.

2. Tågrapport skall innehålla uppgifter angående, Tågrapports innehåll.
bland annat,

- a) förseningar och anledningen därtill,
- b) tågs storlek;
- c) medföljande tågpersonal;
- d) avvikelser från tidtabellens föreskrifter, skolande erhållna order bifogas rapporten;
- e) uppehåll under färden mellan driftplatser och anledningen därtill;
- f) personliga olycksfall, tågmissöden eller tågolyckor ävensom tillbud därtill;
- g) hinder å banan för annat tågs färd (jfr § 80, pt 7);
- h) oregelmässigheter i avseende å till tåget givna signaler.

3. Förarerapport skall innehålla uppgifter angående, Förarerapports innehåll.
bland annat,

- a) medföljande lokomotivpersonal;
- b) de i pt 2 under a), b) och d—h) nämnda uppgifterna;
- c) om någon person utom lokomotivpersonalen färdats å lokomotivet (i motorvagnens maskinrum), vilken föreskrift dock icke äger tillämpning för provkörnings-, inspektions- och snöplogståg;
- d) om den i tidtabellen angivna tiden för gången anses i något fall vara för knappt tillmätt.

Är ånglokomotiv bemannat med allenast förare, behöva anteckningar angående tidsförluster icke göras.

Övriga
rapporter.

4. Oavsett ovan föreskrivna rapporter skola tågbefälhavare och förare omedelbart efter tjänstgöringens slut avlämna utförlig, skriftlig rapport rörande inträffade olycksfall, tågolyckor eller andra tilldragelser av större vikt.