

KAP. X.

TÅGMISSÖDEN, TÅGOLYCKOR ELLER TILLBUD TILL DYLIKA HÄNDELSER.

§ 80.

TÅGS STOPPANDE VID FARA ELLER HINDER.

1. Märker någon av banpersonalen eller personalen å driftplats, att eld utbrutit i tåg, last förskjutit sig eller att eljest fara hotar tåget under dess fortsatta gång, skall han genast giva stoppsignal åt tåget.

Av banpersonal och personal å driftplats.

Härvid skall, om stoppsignal gives därigenom att kör-signal från huvudsignal återtages (jfr § 47, pt 12), men detta sker så sent, att det är osäkert, om denna signal kan uppfattas av föraren, tillika givas stoppsignal med handsignal mot tåget.

För det fall att oregelmässigheter iakttagas i fråga om signaler, som skola föras å tåg, ävensom för det fall, att vagn gått loss från tåg eller eljest råkat i drift å huvudspår, gälla dock särskilda föreskrifter, meddelade i § 85 resp. § 86.

Angående förfaringsätt, då banan är i olag, se §§ 19 och 20.

2. Märker någon av konduktörspersonalen eller bromsarna, att fara hotar tåget under dess fortsatta färd eller att hinder förefinnes för tågs gång å bredvidliggande spår, eller gives från lokomotivet signal 38 (bromsa kraftigt), skall han genast söka stanna tåget med kraftbromsen eller skruvbromsen ävensom giva stoppsignal.

Av konduktörspersonal eller bromsare.

Angående förfaringsätt i det fall, att vagn gått loss från tåg eller eljest råkat i drift å huvudspår, se dock § 86.

Upprepande av signal åt tåg. 3. Gives stopp- eller varsamhetssignal åt tåg, skall, om signalen ej åtlydes av lokomotivpersonalen, densamma upprepas av den, som iakttagit signalen.

Åtgärder, då från banan givna stoppsignal ej iakttages å tåget. 4. Iakttages ej å tåget en från banan givna stoppsignal, skall den, som givit signalen, skynda till närmaste telefonställe och anmoda närmaste vakt eller driftplats i tågets väg att visa stoppsignal mot tåget.

Åtgärd av förare. 5. Förare skall, med det i § 86 angivna undantag, stanna tåg, förutom då stoppsignal iakttagits,

a) om han märker oförmodad bromsning från tåget,

b) om han i spåret framför tåget iakttager kreatur, men icke kan genom att öppna cylindrarnas utblåsning-ventiler eller medelst användande av visslan skrämma djuret eller djuren ur spåret,

c) om eljest sådant förhållande iakttages, som kan utgöra fara för tåget under dess fortsatta färd, eller om någon människa löper fara att överköras av tåget,

d) om hinder för annat tågs gång å bredvidliggande spår iakttages, utan att skyddssignalering finnes anordnad.

För tågets stoppande vid hinder eller fara skall föraren i allmänhet använda alla till buds stående medel med undantag av sådana, som kunna vara skadliga för lokomotivet.

Vid överhängande fara äger föraren efter eget bedömande även vidtagna sådana åtgärder, som kunna vara skadliga för lokomotivet.

Angående förfaringssätt, då någon av lokomotivpersonalen blir otjänstbar under tågs färd, se § 82.

Eld inom banans område eller i dess omedelbara närhet. 6. Iakttager föraren eld inom banans område eller i dess omedelbara närhet, skall han, även om tåget kan utan fara föras förbi platsen, anmäla förhållandet till närmaste vakt och för detta ändamål stoppa tåget, om så skulle erfordras.

Upptäcker någon av tågpersonalen, att dylik eld utbrutit, och är densamma av så ringa omfattning, att den genom ett raskt ingripande från tågpersonalens sida lätt kan släckas, bör han, om förhållandena så medgiva, stoppa tåget för eldens släckande genom tågpersonalens försorg.

7. Iakttages under tågs färd hinder för annat tåg att framgå å samma spår, skall tåget göra uppehåll å nästa bemannade driftplats och, om denna ej är blockställe, jämväl å nästa blockställe och tågchefhavaren anmäla förhållandet till tågexpeditören (platsvakten).

Anmälan om hinder för annat tåg.

§ 81.

ÅTGÄRDER I ALLMÄNHET, DÅ TÅG NÖDGATS STANNA.

1. Har någon av banbevakningen, konduktörspersonalen eller bromsarna givit stoppsignal åt tåg, skall denne skynda till tågchefhavaren för att uppgiva orsaken till signalen.

Anmälan om orsak till stoppsignal.

2. Har tåg stannat på grund av bromsning, som ej verkställts av lokomotivpersonalen, eller har föraren nödgats att av annan anledning än stoppsignal från huvudsignal eller särskild order stanna tåget å plats, där uppehåll ej skall enligt tidtabell eller särskild order äga rum, skall han låta underrätta tågchefhavaren om förhållandet.

Anmälan mellan föraren och tågchefhavaren inbördes.

3. Tågchefhavaren å sin sida skall, om uppehållet ej föranletts av stoppsignal från huvudsignal eller av särskild order, sätta sig i förbindelse med föraren.

4. Erfordras biträde av arbetsmanskaf, tillkallas sådant med bantelefon, bud eller signal 45 (larm).

Tillkallande av arbetsmanskaf.

Om hjälp begäres genom nämnda signal eller om någon av banpersonalen eljest iakttager, att händelse, som kräver skyndsam hjälp, inträffat, skall han, därest han utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället och biträda i den mån så erfordras.

5. Har tåg stannat på grund av bromsning, som ej verkställts av lokomotivpersonalen eller på dess föranstaltande, skall tågchefhavaren undersöka anledningen, innan tåget får fortsätta.

Undersökning om orsak till bromsning.

6. Har tåg stannat under färd mellan driftplatser för annan stoppsignal än sådan, som givits från huvudsignal, och är den, som givit signalen eller ansvarar för densamma, icke tillstädes för att lämna upplysningar om

Förfarings-sätt, då orsaken till stoppsignal ej kan ut-rönas,

anledningen till signalen, eller har tåget stannat efter att hava kört över knallsignal, utan att någon stopp- eller varsamhetssignal från ställsignal eller handsignal kan upptäckas, skall tågchefhavaren, ifall han efter undersökning icke finner någon anledning till fara, låta en signalgivare, försedd med signalmedel att visa signal 46 a eller b (stopp), färdas före tåget, som skall följa efter på ett avstånd av minst 300 meter. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått 2 kilometer, må bevakningen indragas och tåget återtaga sin normala hastighet.

7. Utöver vad i denna § föreskrives skall vid vissa andra tågmissöden samt vid tågolyckor förfaras enligt bestämmelserna i resp. §§ 82—87.

Anordnande av skyddssignalering, då tåg måst stanna helt eller delvis utanför driftplats.

8. Har på grund av fara eller hinder tåg måst stoppas antingen å med växel utrustad driftplats så, att tåget ej i sin helhet passerat infartssignalmasten eller, där skyddssignal finnes, infartsväxeln, eller ock å linjen i övrigt, och anses tåget ej kunna fortsätta inom 10 minuter efter den tidpunkt, då gångtiden å blocksträckan utgår, skall tågchefhavaren tillse, att tåget inom nämnda tidpunkt genom signal 46 b (stopp) skyddas bakifrån på ett avstånd av minst 700 meter. Vid behov gives signal 46 a (stopp). Om tillgång därtill finnes, må i stället signal 1 (stopp) anordnas på samma avstånd. I nödfall må skyddssignalering utföras enligt S. O. vb 8, andra och tredje styckena, och vb 15. Finnes huvudsignal inom nämnda avstånd, förfaras enligt S. O. vb 5, andra stycket.

Begäres hjälplokomotiv (se § 89), skall skyddssignalering anordnas även framåt, då hjälplokomotiv förväntas från detta håll.

Signal från föraren att anordna skyddssignalering.

9. Anmodan att utföra skyddssignalering bakåt enligt pt 8 kan, sedan tåget stannat, vid behov givas genom signalen 38 (bromsa kraftigt) från lokomotivets vissla. Den, som anordnar signaleringen, skall till tecken, att han uppfattat meningen med signalen, medelst handsignal giva signal 46 a (stopp) eller muntligen meddela detta. Påträffas sträckvakt, skall denne anmodas ombesörja signaleringen.

10. Har tåg stannat mellan med huvudsignal utrustade driftplatser av den anledning, att hinder för tågs gång å bredvidliggande spår iakttagits, skall föraren genast meddela sig med tågbefälhavaren, vilken omedelbart skall anordna stoppsignaler medelst knallsignaler enligt S. O. vb 5 och 15 åt det håll, varifrån tåg först väntas. Därefter skall tågbefälhavaren om förhållandet underrätta lättast tillgängliga banvakt, som skall ombesörja fullständig signalering enligt § 19.

Anordnande av skyddssignalering å bredvidliggande spår.

När stor skyndsamhet är av nöden, skall föraren själv söka med honom till buds stående medel stoppa ankommande tåg.

11. Skall skyddssignalering anordnas såväl å det spår, varå tåget i fråga befinner sig, som å bredvidliggande spår, skall signalering först och med största skyndsamhet anordnas å sistnämnda spår.

12. Så snart anledningen till uppehåll bortfallit, skall tåget fortsätta, efter det på tågbefälhavarens order den för tågets skyddande anordnade signaleringen indragits. Har spåret tagit någon skada eller är banan eljest i olag, får tåget icke fortsätta, förrän vakt tillkallats och tillstädeskommit.

Indragande av skyddssignalering.

Angående avgångssignal, då tåg ånyo skall sättas i rörelse, se § 67, pt 10.

Angående signalering, då vagnar måst av tåg kvarlämnas å huvudspår eller å signalstation, se § 88, och då tåg, som stannat å blocksträcka, anses böra gå tillbaka, se § 90.

§ 82.

ÅTGÄRDER, DÅ NÅGON AV LOKOMOTIVPERSONALEN BLIR OTJÄNSTBAR UNDER TÅGS FÄRD.

1. Blir förare eller eldare under tågs gång oförmögen att tjänstgöra, skall tåget genast stannas.

Förare eller eldare otjänstbar.

Har föraren blivit oförmögen att tjänstgöra, skall eldaren med biträde av någon bland tågpersonalen framföra tåget till station, där annan förare kan erhållas. Är eldaren oerfaren i lokomotivets förande eller obekant med bansträckan i fråga, får han endast införa tåget till nästa blockstation, där hjälp skall begäras.

Har eldaren blivit otjänstbar, skall föraren med biträde av annan drifttjänsteman föra tåget vidare, tills ny eldare kan erhållas.

Förare å enmanslokomotiv otjänstbar.

2. Om å lokomotiv, som är bemannat med allenast förare, denne under tågets gång blir oförmögen att tjänstgöra, skall han om möjligt stanna tåget. I annat fall skall tågchefhavaren stanna tåget, så snart han iakttagit förhållandet. Denne får icke föra tåget vidare, utan skall begära hjälp, på sätt i § 89 säges.

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

§ 83.

ÅTGÄRDER, DÅ BROMSKRAFTEN ÄR OTILLRÄCKLIG ELLER KRAFTBROMS BRISTFÄLLIG.

Bromskraften ej tillräcklig.

1. Visar det sig för föraren svårt att hava tåget i sin hand medelst bromsarna, skall han, om så anses nödvändigt för att betrygga tågets säkerhet, stanna tåget eller med minskad hastighet införa det till närmaste blockstation, där förhållandet skall anmälas till tågexpeditören. Denne förfar då enligt § 54, pt 1 och 2.

Kraftbroms helt eller delvis obrukbar.

2. Har tåg stannat av den anledning, att kraftbromsen helt och hållet eller delvis är obrukbar, skall tågchefhavaren, om möjligt, låta bemanna skruvbromsar i den omfattning, som är föreskriven (jfr § 33) vid den för tåget bestämda största hastigheten eller, om denna är större än 60 km i timmen, för ett tåg med åtminstone sistnämnda största hastighet.

Finnes ej tillräcklig bromsbemanning härför, må tågets största hastighet nedsättas med hänsyn härtill.

Tåget fortsätter därefter, om så anses möjligt, till närmaste blockstation, där förhållandet anmäles till tågexpeditören, vilken förfar enligt § 54, pt 3.

Behöva vagnar lämnas å huvudspår eller å signalstation, förfares enligt §§ 88.

Behöver tåget gå tillbaka, förfares enligt § 90.

Kan tåget varken föras framåt eller tillbaka, förfares enligt § 89.

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

§ 84.

ÅTGÄRDER, DÅ DRAGKRAFTEN ÄR OTILLRÄCKLIG
ELLER LOKOMOTIV BRISTFÄLLIGT.

1. Har tåg stannat å linjen av den anledning, att dragkraften visat sig vara otillräcklig eller lokomotivet bristfälligt, skall föraren öfverväga,

a) huruvida han, efter uppehåll för ökande av ångbildningen, kan fortsätta med tåget till nästa blockstation, där i sådant fall vid behov förfares enligt § 55, eller

b) huruvida han kan fortsätta, om han får backa för att taga fart, i vilket fall förfares enligt § 90, eller

c) huruvida han kan återgå med tåget till bakomliggande station, då likaledes förfares enligt § 90, eller

d) huruvida han kan framföra tåget till nästa station, om tåget delas i två delar, i vilket fall förfares enligt § 88, eller

e) huruvida han ej alls kan vare sig fortsätta eller gå tillbaka utan behöver hjälplokomotiv, i vilket fall förfares enligt § 89.

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

§ 85.

OREGELMÄSSIGHETER I FRÅGA OM SIGNALER,
SOM SKOLA FÖRAS Å TÅG.

1. Iakttaget sträck- eller vägvakt, att tåg ej förer signal 30 (tågslutsignal för vagnar) å någondera sidan eller signal 31 (tågslutsignal för lokomotiv), skall vakten, såvitt han ej har sig bekant, att vagnar kvarlämnats av tåg (jfr § 88), antaga att vagn gått loss från tåget. Stopp-signal åt tåget skall därvid icke givas.

Tågslutsignal saknas.
Åtgärder i dylikt fall av banbevakningen.

2. Vägvakt skall i dylikt fall dels omedelbart göra anmälan till närmaste sträckvakt dels hålla vägövergången avstängd för vägtrafik, tills lossgången vagn gått förbi eller, om så ej sker, tills 5 minuter förflutit, efter det tåget gått förbi eller tills visshet vunnits, att vagnen hejdats. Har dylik visshet ej inom förloppet av nämnda tidrymd vun-

nits, må vakten med iakttagande av största försigtighet dock släppa vägfarande över banan.

3. Sträckvakt, som erhållit dylik anmälan eller själv iakttagit förhållandet, skall omedelbart och oavsett, om tåg väntas eller ej,

a) dels, i första rummet, anmäla förhållandet till blockstationerna å ömse sidor och mellan dessa blockstationer befintliga blockposter och signalställen, vilken anmälan skall göras först åt det håll, varifrån tåget kommer,

b) dels, i andra rummet, såvitt ej genom någon av nyssnämnda driftplatser visshet vunnits, att lossgången vagn hejdats eller att ingen vagn kvarlämnats å huvudspåret å blocksträckan, efterhöra med övriga sträckvakter åt det håll, varifrån tåget kommer, om vagn varit synlig eller om tågslutsignalen iakttagits, då tåget gick förbi vederbörande sträckvakt.

Kan sträckvakt ej komma i förbindelse med blockstation, skall han, om möjligt, anmoda annan driftplats att underrätta blockstationen.

4. Sedan härigenom utrönt, å vilken del av blockstationssträckan eventuellt kvarlämnad vagn kan befinna sig, skall denna del omedelbart undersökas av sträckvakterna.

Åliggande i dylikt fall för platsvakt och tågexpeditör. 5. Iakttager vakt vid blockpost eller signalställe, att tåg saknar slutsignal, skall han omedelbart anmäla förhållandet, på sätt i pt 3 a) säges.

6. Platsvakt vid rörlig bro skall i dylika fall hålla bron klar för järnvägsdrift, tills dess visshet vunnits, att fara ej föreligger för bronns öppnande.

7. Har tågexpeditör erhållit meddelande om eller själv iakttagit i pt 1 nämnda oregelmässighet, skall han, om så utan fara kan ske, stoppa tåget för undersökning, huruvida vagnar gått loss. Kan så ej ske, skall nästa blockstation varskos.

Angående anmälan om hinder mellan blockställen inbördes, se § 43.

8. Befinnes det vid undersökning å blockstation, att ingen vagn kvarlämnats å huvudspåret å linjen, skall tåget på

lämpligt sätt utrustas med ny tågslutsignal och under rättelse om förhållandet meddelas de driftplatser och sträckvakter, vilka kunnat iakttaga frånvaron av tågslutsignalen. Denna underrättelse lämnas mellan blockställen inbördes i form av återkallande av hinderanmälan (se § 43).

9. Å samtliga med huvudsignal utrustade driftplatser skall i här omhandlade fall tågexpeditör resp. platsvakt finnas i tjänstgöring, tills meddelande ingått, att vagnar ej kvarlämnats å blockstationssträckan eller att där kvarlämnade vagnar avlägsnats från huvudspåret.

Angående förbud mot vidtagande av ytterligare linjeblockeringsåtgärder i dylikt fall, se § 40, pt 2.

10. Befinnes det att vagn gått loss, tillämpas bestämmelserna i § 86.

11. Saknas nattetid signal 27 a eller 28 (signaler i tågets främre ände), då sådan skall föras, på det sätt, att båda lyktorna i tågspetsen slocknat, eller saknas signal 29 (signal å tåg vid gång å orätt spår), då sådan enligt § 35, pt 1, borde föras, skall den tågexpeditör, platsvakt eller sträckvakt, som iakttagit förhållandet, stoppa tåget. Visar det sig därvid, att tåg går å orätt spår utan bemyndigande, får tåget icke fortsätta, utan skall, om tåget befinner sig mellan med huvudsignal utrustade driftplatser, stoppsignal genast anordnas enligt S. O. vb 4, 5, 7, 8 och 15, — dock endast framåt. Bakomliggande blockstation skall underrättas med anhållan om förhållningsorder. I annat fall anordnas den felande signalen, varefter tåget får fortsätta.

Oregelmsig-
heter i fråga
om signalerna
27 a, 28
eller 29.

Angående anmälan om hinder mellan blockställen inbördes, se § 43. Sedan tåget införts till blockstation återkallas hinderanmälan, på sätt i § 43 säges.

12. Iakttagit någon av tågpersonalen, att extratågssignal, som skolat föras å tåget, saknas, skall anmälan härom skyndsamt göras till tågexpeditören vid nästa blockstation i tågets väg, vare sig tåget enligt tidtabellen där har uppehåll eller ej. Tågexpeditör, som mottagit dylikt anmälan, eller själv iakttagit dylikt förhållande, skall vidtaga åtgärder i syfte att vederbörande personal

Extratågs-
signal saknas.

må på annat sätt bliva underrättad om extratågets gång eller, om sådant ej medhinner, förfara som i § 24, pt 17, föreskrivits.

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

§ 86.

ÅTGÄRDER, DÅ VAGN GÅTT LOSS FRÅN TÅG ELLER ELJEST RÅKAT I DRIFT Å HUVUDSPÅR.

Vagn, loss-
gången från
tåg, som dra-
ges, eller i
drift efter
tåget.

1. Har vagn gått loss från tåg, som drages av lokomotiv, eller eljest råkat i drift efter dylikt tåg, skall i första rummet vagnen hejdas. Sedan detta skett eller eljest faran för sammanstötning undanröjts, men ej förr, får föraren stanna tåget, och förr får sålunda icke stoppsignal givas åt tåget.

Har vagnen hejdats och tåget stannat, får tåget under de i § 90, pt 3 och 4, angivna villkoren återföras för tillkopplande av vagnen.

2. Har i dylikt fall vagnen hejdats, men tåget fortsatt, skall vagnen omedelbart bromsas eller förstängas. Har vagnen stannat mellan med huvudsignal utrustade driftplatser, skola stoppsignaler anordnas enligt S. O., vb 4, 5, 7, 8 och 15. Den, som hejdat vagnen, skall därefter omedelbart underrätta närmaste blockstation i tågets riktning samt på vägen dit befintliga blockposter och signalställen.

Föraren skall, om så anses utan fara kunna ske, stanna tåget vid någon av nämnda driftplatser i och för anmälan om förhållandet, och skall denna driftplats omedelbart vidarebefordra denna anmälan till nämnda blockstation.

Angående avhämtande av vagnen, se § 88, pt 9.

3. Kan i det i pt 1 angivna fall vagnen ej hejdas, skall meddelande om händelsen göras till sträckvakter och driftplatser i vagnens riktning å sträckan intill nästa blockstation.

Vagn, loss-
gången från
tåg, som
skjutes.

4. Har vagn gått loss från tåg, som skjutes av lokomotiv, skall stoppsignal åt tåget omedelbart visas. Sedan tåget stannat eller i nödig grad minskat hastigheten, men

ej förr, skall vagnen hejdas, och, om möjligt, åter tillkopplas.

5. Stannar i nyssnämnda fall ej tåget eller kan vagnen ej hejdas, förfares enligt pt 3. Om tåget stannat, får det ej fortsätta, förrän visshet vunnits, att vagnen hejdats eller tågexpeditören å närmaste blockstation eljest därtill lämnat medgivande.

6. Äro vagn och tåg i rörelse mot varandra, skola försök göras både att hejda vagnen och att stoppa tåget eller nedbringa deras hastighet eller på annat sätt minska faran.

7. Råkar vagn i drift från driftplats, skola för vagnens hejdande, förstängande, skyddande av signaler och återinförande till driftplats vidtagas de i det föregående angivna åtgärderna.

Vagn, som råkat i drift från driftplats.

8. Efter mottagandet av i pt 2, 3 eller 7 angivna underrättelse skola vederbörande driftplatser därjämte iakttaga bestämmelserna i § 85, pt 6 och 9.

Förfaringsätt i övrigt å driftplats.

Angående förbud mot vidtagande av ytterligare linjeblockeringsåtgärder i dylikt fall, se § 40.

9. Angående anmälan om hinder mellan blockställen inbördes, se § 43.

Då det blir med visshet känt, att lossgången vagn åter tillkopplats till tåget eller att vagnen avförts från huvudspåret, återkallas hinderanmälan, på sätt i § 43 säges.

10. Härjämte skall tågexpeditör (platsvakt) å en var driftplats med växel, dit i pt 2, 3 och 7 nämnda underrättelse ingått eller, där missöde av nu ifrågavarande slag iakttagits, söka genom kvarhållande av tåg, genom att insläppa den lossgångna vagnen å ett lämpligt sidospår eller på annat sätt, som ej kan medföra större fara, om möjligt avvärja tågolycka.

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

§ 87.

ÅTGÄRDER VID TÅGOLYCKOR.

Anmälan till föreståndaren å driftplats om missöde. 1. Inträffar å driftplats urspårning av fordon i tåg, sammanstötning mellan tåg och fordon eller annat tåg, eldsvåda i tåg eller annan dylik tilldragelse, skall platsens föreståndare omedelbart underrättas.

Tillkallande av hjälp. Inträffar dylik händelse å linjen skola tågchefhavaren och föraren skyndsamt samråda om, huruvida och vad slags hjälp som behöves, och skall, om hjälp erfordras, sådan omedelbart tillkallas enligt § 89 eller eventuellt genom signal 45 (larm).

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

Bispringande av skadade personer. 2. Hava vid i pt 1 angiven händelse personer skadats, skola, med tillbakasättande av allt annat än vad som rör tryggande av tågsäkerheten, de skadade i första rummet bispringas. Därnäst skola anstalter vidtagas för besörjande av trafiken förbi olycksplatsen.

Eld lös i tåg. 3. Har eld utbrutit i tåg, skola först åtgärder vidtagas för att sätta resande i säkerhet, varefter åtgärder skola vidtagas för att släcka eller begränsa elden.

Anslag å vagn, som varit ur spår eller blivit skadad. 4. Har vagn varit ur spår eller lidit skada å hjul eller axlar, skall den förseas med anslag härom, vilket anslag skall kvarsitta, intill dess vagnen efter undersökning av sakkunnig person befunnits vara löpduglig.

Angående åtgärder, då vagnar måste lämnas å huvudspår eller å signalstation eller då tåg, som stannat å blocksträcka, anses böra gå tillbaka, se § 88 resp. § 90.

Angående åtgärder för driftens besörjande, då linjen blivit spärrad, se § 91.

5. För anmälningsförfarandet vid personliga olycksfall och tågolyckor finnes särskild föreskrift utfärdad (särtryck nr 00).

6. För utförandet av räddningsarbetet vid tågolyckor gälla särskilda föreskrifter (särtryck nr 166).

§ 88.

ÅTGÄRDER, DÅ VAGN MÅSTE AV TÅG KVARLÄMNAS
Å HUVUDSPÅR ELLER Å SIGNALSTATION.

1. Måste vagnar av tåg kvarlämnas å huvudspår, Å huvudspår:
skall tågbefälhavaren ombestyras, att vagnarna bromsas Bromsning
eller förstängning.
eller förstängas.

2. Den tågdel, som icke måst kvarlämnas, skall in- Införande av
tåget till när-
maste station.
föras till närmaste station.

3. Om vagnar kvarlämnas mellan med huvudsignal Anordnande
av skyddssig-
nalering.
utrustade driftplatser, skola till skydd för dessa vagnar
stoppsignaler anordnas enligt S. O., vb 4, 5, 7, 8 och 15,
varjämte åt det håll, dit den andra tågdelen förts, natte-
tid skall vid den yttersta av de kvarlämnade vagnarna
anordnas signal 35 (stopp), vilken signal, då vagnarna
skola avhämtas av lokomotiv, icke får borttagas förrän
detta anlänt och stannat.

4. Den tågdel, som införes till station, får ej förse Signaler å den
tågdel, som
införes till
station.
med tågslutsignal, ej heller i förekommande fall med
signal 33 eller 34 (extratågssignaler).

5. Befälhavaren å den tågdel, som införes till station, Anmälan av
befälhavaren
å den tågdel,
som införes
till station.
skall lämna meddelande därom, att vagnar kvarlämnats
å huvudspår, dels till block- och signalpostvakter under vä-
gen, dels till stationsvakten resp. tågexpeditören å nämnda
station.

Föres tågdel tillbaka, tillämpas dessutom föreskrif-
terna i § 90, pt 3, 4 och 5.

6. Den signalpost- eller blockpostvakt, som först er- Anmälan av
signalpost-
eller block-
postvakt.
hållit i pt 5 omförmälda underrättelse, skall skyndsamt
underrätta närmaste i tågdelens farriktning belägna sta-
tion om förhållandet.

7. Efter mottagandet av den i pt 5 angivna under-
rättelsen skall å vederbörande driftplatser iakttagas, vad
som är föreskrivet i § 85, pt 6 och 9.

Angående förbud mot vidtagande av ytterligare linjeblockerings-
åtgärder och anmälan mellan blockställen inbördes om hinder i dy-
likt fall, se resp. § 40 och § 43.

Signalstations trädande i verksamhet som blockstation. 8. Införes den i pt 4 angivna tågdelen till signalstation, skall stationsvakten omedelbart tillkalla tågexpeditör, var- efter stationen skall träda i verksamhet som blockstation (jfr § 38, pt 5).

Avhämtande av kvarlämnade vagnar. 9. Tågexpeditör å den station, som först erhållit kännedom om, att vagnar kvarlämnats å huvudspår, skall ulan dröjsmål vidtagna åtgärder för vagnarnas avhämtande. Erfordras härför hjälplokomotiv, förfares enligt § 89.

Indragande av skyddssignalering. 10. Anordnad skyddssignalering må, då vagnarna avhämtats, på order av tågbefälhavaren eller den, som eventuellt kvarstannat för bevakning av de kvarlämnade vagnarna, indragas. Innan sådan order gives, skall han förvissa sig om, att skada icke vållats å spåret samt att ej heller på annat sätt hinder för tågs gång av händelsen förorsakats.

Anmälan att huvudspåret är klart. 11. Sedan vagnarna införts till blockstation och huvudspåret är klart, underrättas genom nämnda blockstations försorg vederbörande driftplatser härom, eventuellt genom återkallande av hinderanmälan (se § 43). Även sträckvakter, som gjort den i § 85, pt 3, föreskrivna anmälan, skola underrättas.

Å signalstation. 12. Måste vagnar av tåg kvarlämnas å signalstation, förfares enligt pt 1, 8 och 9.

§ 89.

BEGÄRAN OM OCH UTSÄNDANDE AV HJÄLPLOKOMOTIV ELLER HJÄLPTÅG M. M.

Reservlokomotiv. 1. Tjänstfärdiga lokomotiv skola hållas i reserv å de stationer och å de tider, som särskilt bestämmas. Uppgifter härom skola finnas intagna i tjänstgöringstidtabellen.

Utbyte av otjänstbart lokomotiv. 2. Är tåglokomotiv för tåg, som befinner sig å blockstation, otjänstbart, skall tågexpeditör, om reservlokomotiv finnes tillgängligt, beordra detta att övertaga det otjänstbara lokomotivets tjänstgöring. Har tåget nödgats

stanna å signalstation, skall tågexpeditör tillkallas, och stationen träda i verksamhet som blockstation.

3. Erfordras hjälp, för tåg, som stannat mellan blockstationer, skall tågbefälhavaren skyndsamt anmäla, var tåget stannat, missödets beskaffenhet och vad slags hjälp, som erfordras.

Anmälan från tågbe-
fälhava-
re.

Denna anmälan skall adresseras till endera av de blockstationer, mellan vilka tåget befinner sig, och företrädesvis till den, som bäst är i stånd att lämna hjälp. Dylik anmälan får under inga förhållanden adresseras till mer än *en* station.

4. Befinnes tåg, för vilket hjälplokomotiv resp. hjälptåg begärts, kunna fortsätta eller böra gå tillbaka, innan hjälplokomotiv resp. hjälptåg anlant, får tåget likväl icke, helt eller delvis, sättas i gång, förrän tågbefälhavaren av tågexpeditören å den station, dit anmälan enligt pt 3 adresserats, erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Innan tågexpeditör lämnar dylikt tillstånd, skall han tillse, att hjälplokomotivets eller hjälptågets utsändande på den blockstationssträcka, där tåget befinner sig, blir på betryggande sätt förebyggt. Skall tåget gå tillbaka, iakttagas vad i § 90 är föreskrivet.

Förfarings-
sätt, om tåg
befinnes kun-
na fortsätta
eller böra gå
tillbaka, in-
nan begärt
hjulplokomo-
tiv resp.
hjulptåg an-
lant.

Angående anmälan om hinder mellan blockställen inbördes, se § 43.

Hinder-
anmälan.

5. Tågexpeditör å den blockstation, dit begäran om hjälp var adresserad, skall, om den begärda hjälpen kan lämnas från stationen, så fort ske kan, å ifrågasvarande blockstationssträcka anordna extra hjälplokomotivtåg eller, om jämväl hjälpvagn, läkarehjälp eller arbetshjälp erfordras, extra hjälptåg.

Anordnande
och expedie-
rande av
hjulplokomo-
tivtåg (hjul-
tåg).

Kan den begärda hjälpen ej lämnas från denna blockstation, skall tågexpeditören anmoda närmaste blockstation å andra sidan att, där så ske kan, utsända hjälplokomotiv resp. hjälptåg.

Tågexpeditör, som mottagit ifrågasvarande begäran eller som anordnat tåget, skall dessutom underrätta tågledaren.

6. Kan hjälp ej lämnas från någon av ifrågasvarande blockstationer å ömse sidor, skall tågexpeditören å den

station, dit anmälan enligt pt 3 var adresserad, förbereda närmaste blockstation, där dylik hjälp kan lämnas, att dess hjälp kan komma att erfordras, ävensom anmäla förhållandet till tågledaren.

7. För anordnandet och expedierandet av extra hjälplokomotivtåg eller hjälptåg tillämpas vad som i allmänhet är stadgat för tåg med det undantag, att å den blocksträcka och det spår därå, varå tåg stannat, bestämmelserna om rumsavstånd (§ 39, pt 2) och tåganmälan (§§ 41 och 42) icke äga giltighet samt att vid anordnandet av hjälptåget eller hjälplokomotivtåget ävensom vid utfärdande av tidtabell till nämnda tåg skall i förekommande fall angivas, å vilket huvudspår, tåget skall gå.

Angående förande i visst fall av signal 29 å tåg, som går å orätt spår, se § 35, pt 1, och angående ogiltighet hos huvudsignaler vid gång å orätt spår å dubbelspårig bansträcka, se § 47, pt 17.

Återkallande av hinderanmälan.

8. Den blockstation, dit å linjen stannat tåg införts, skall förvissa sig om, att hela tåget inkommit, och där- efter återkalla hinderanmälan, på sätt i § 43 säges.

Villkor för tågs avgång, om hjälplokomotiv (hjelptåg) begärts hos tågledaren.

9. Har till tågledaren framställts begäran om hjälplokomotiv resp. hjälptåg för tåg, som stannat å linjen, får tåget, även om det sedermera införts till blockstation, icke därifrån avsändas, förrän tågledaren därom givit order.

Har dylik begäran framställts för tåg, som stannat å station, får tåget, även om det sedermera skulle kunna fortsätta, icke heller avsändas utan order av tågledaren.

Angående när skjutning eller påskjutning av tåg får äga rum, se § 28, pt 2 och 3.

§ 90.

ÅTGÄRDER, DÅ TÅG, SOM STANNAT Å BLOCKSTRÄCKA, ANSES BÖRA GÅ TILLBAKA.

För tagande av ny fart.

1. Har tåg nödgats stanna å blocksträcka, emedan dragkraften är otillräcklig, men anser föraren sig kunna fortsätta med tåget, om det får gå tillbaka omkring högst 1 km för att laga ny fart, må så ske, utan att tillstånd

därtill behöver begäras hos bakomliggande blockställe, såvida tågets ordinarie gångtid å den blocksträcka, där det befinner sig, icke utgått eller under tiden för återgången icke kan väntas utgå, och såvida eljest ingen fara anses vara därmed förenad.

2. Har gångtiden å blocksträckan utgått eller anses den komma att utgå, innan den bakåtgående rörelsen avslutats, må dylikt tillbakaförande av tåget icke äga rum, med mindre tillstånd därtill av tågchefhavaren inhämtats från bakomliggande blockställe.

3. Vid tågets återförande skall iakttagas

a) att i fråga om tågets hastighet gäller, vad som bestämts i § 64, pt 8,

b) att föraren skall, förutom då tåget nalkas vägovergång m. fl. ställen, upprepade gånger giva signal 40 (tåget kommer),

c) att någon ändring av de signaler, som föras å tåget (se § 35, pt 1), icke skall äga rum,

d) att tåget icke får föras förbi huvudsignal, förrän tåget stannat framför densamma och tillstånd till tågets ytterligare återförande erhållits genom körsignal från huvudsignal eller, om sådan ej kan användas, genom växlingssignal, samt

e) att, om tåget måste föras förbi bakomliggande blockställe, detta får ske först efter medgivande av tågexpeditören (platsvakten), i vilket fall rörelsen betraktas som växlingsrörelse.

4. Kan tåget ej fortsätta utan endast gå tillbaka eller anses detta böra av annan orsak än i pt 1 säges äga rum, skall, såvida tågchefhavaren efter samråd med föraren anser återförandet kunna ske utan fara, tåget föras tillbaka till närmaste station.

Av annan anledning än för att taga ny fart.

Har gångtiden å den blocksträcka, där tåget befinner sig, icke utgått och anses det säkert, att den icke kan komma att utgå under vägen till bakomliggande station, må tåget återföras utan att tillstånd därtill behöver begäras av bakomliggande blockställe. I annat fall förfares enligt pt 2.

5. Vid tågets återförande gäller även i detta fall, vad som föreskrivits i pt 3, varjämte skall iakttagas

a) att en signalgivare, försedd med signalmedel att visa signal 46 a eller b (stopp), skall färdas före tåget, som följer efter på ett avstånd av minst 300 meter,

b) att, om möjligt, den station, dit tåget skall återgå, skall på förhand underrättas om förhållandet.

För tillkopplande av loss-gången vagn.

6. Skall tåget föras tillbaka för tillkoppling av loss-gången, men hejdad vagn, gäller vad i pt 3 och 4 sagts.

Utsträckning av tjänstgöringen å block- och signalposter.

7. Å de block- och signalposter, tåg å återgång passerar, skall platsvakt finnas i tjänstgöring, tills besked erhållits, huruvida tåget ånyo skall framgå eller icke.

Återkallande av anmälan »0 ut» och linjeblockanmälan.

8. Å den blocksträcka, som tåget endast delvis befarit, skall, sedan tåget av den i pt 4 omförmälda anledning återgått till bakomliggande blockställe, anmälan »0 ut» återkallas (jfr § 41, pt 13). Är fråga om linjeblocksträcka, skall, då så av någon anledning är nödvändigt, linjeblockanmälan återkallas (jfr § 40, pt 5).

Anmälan till tågledaren.

9. Den station, dit tåg i det i pt 4 angivna fall återgår, skall omedelbart göra anmälan till tågledaren. Är

Signalstations trädande i verksamhet som blockstation.

denna station signalstation, skall stationsvakten omedelbart tillkalla tågexpeditör, varefter stationen skall träda i verksamhet som blockstation (jfr § 38, pt 5).

§ 91.

ÅTGÄRDER FÖR DRIFTENS BESÖRJANDE, DÅ LINJEN BLIVIT SPÄRRAD.

1. Blir genom banans ofarbarhet eller genom någon i § 87 förutsatt händelse linjen å viss punkt spärrad, så att tåg ej kan föras förbi denna punkt, äger, om så befinnes behöfvligt och lämpligt, tågledaren bestämma att, med undantag från föreskriften i § 39, pt 2, driften å vederbörande spår å blockstationssträckan i fråga under tiden, till dess banan återställts i normalt skick, skall upprätthållas så, att tåg från blockstationerna å ömse sidor anordnas till olycksplatsen för trafikutbyte.

2. Härvid skall iakttagas

a) att tåganmälan ej erfordras å sträckan mellan olycksplatsen och de å ömse sidor därom närmast belägna blockställena,

b) att tågpersonalen å de tåg, som skola framgå till olycksplatsen, skola genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, å den närmast före olycksplatsen belägna blockstationen underrättas om, till vilken punkt tågen få framgå, samt om de särskilda försiktighetsmått, som i övrigt erfordras.
