

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

Särtryck nr 2

SÄKERHETSORDNING

(Säo)

VID

ENSKILDA JÄRNVÄGAR.

Genom beslut den 13 juni och den 15 juli 1941 har Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt den nya säkerhetsordningen av år 1941 vid statens järnvägar att från och med den 1 november 1941 gälla vid enskilda järnvägar med de avvikande bestämmelser, som framgå av efterföljande Särbestämmelser för E. J.

(Av Kungl. Järnvägsstyrelsen fastställda tillägg A och B till nämnda säkerhetsordning gälla ej vid de enskilda järnvägarna.)

Register

över

de paragrafer i Säkerhetsordningen, vilka beröras av Särbestämmelser för E. J.

Para-
graf

2. Anm. 1 erhåller ändrad lydelse.
 6. Anm. 1a och 3a tillkomma.
I avd. II A erhåller punkt 5 ändrad lydelse.
 8. Efter mom. 1 punkt c) tillkommer Anm.
Sist i mom. 1 tillkommer punkt k).
Sist i mom. 2 tillkommer ett tillägg.
 10. Efter punkt a) tillkommer Anm.
 12. Efter Anm. 2 i mom. 2 tillkommer Anm. 3.
 19. Efter Anm. 1 tillkommer Anm. 1a.
 21. Sista meningen i sista stycket erhåller ändrad lydelse.
 25. Mom. 1 och 2 erhålla ändrad lydelse.
 26. Mom. 1 tillämpas endast i viss utsträckning.
 27. Efter mom. 3 tillkommer Anm.
 32. Vissa ändringar i fråga om hastighet föreskrivna vid smalspåriga järnvägar.
 38. Vissa mindre ändringar vidtagna i texten.
 39. Sist i mom. 3 tillkommer för normalspåriga järnvägar Anm.
 40. Är delvis omarbetad.
 41. Vissa ändringar i fråga om hastighet föreskrivna vid smalspåriga järnvägar.
 42. Är delvis omarbetad.
 43. Är delvis omarbetad för normalspåriga järnvägar och kompletterad med bestämmelser för smalspåriga järnvägar.
 66. }
69. }
73. } Vissa mindre ändringar vidtagna.
82. }
87. }
 98. Efter mom. 7 tillkomma mom. 8—15.
-

Särbestämmelser för E. J.

Beträffande Säkerhetsordningen iakttages:

Befogenhet, som vid S. J. tillkommer Kungl. Järnvägsstyrelsen, tillkommer vid E. J. *Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Befogenhet, som vid S. J. tillkommer distriktschef, trafikinspektör, maskin-, ban- eller signalingenjör, tillkommer vid E. J. *trafikbefälhavare* (= trafikchef eller annan tjänsteman, som har ledningen av järnvägens drift).

I den mån någon instruktion åberopas med angivande av visst str, gäller motsvarande instruktion vid E. J.

Beträffande efterföljande Särbestämmelser iakttages:

Text, tryckt över hela sidans bredd, gäller såväl normal- som smalspåriga järnvägar.

Text, som endast avser normalspåriga järnvägar, är tryckt å sidans *vänstra* del.

Text, som endast avser smalspåriga järnvägar, är tryckt å sidans *högra* del.

Begreppsbestämningar.

Bromstal för visst tåg.

Tillägg: Då bromsberäkning sker efter antalet axlar, anger bromstalet erforderligt antal bromsaxlar per 100 lastaxlar.

Hjälpsignalmedel.

Tillägg: Hjälpsignalmedel kan även vara röd ban-signaltafva eller röd signalflagga.

A. Signalföreskrifter.

§ 2.

Anm. 1. erhåller följande ändrade lydelse:

Förteckning över tågattiralj finnes intagen i efterföljande Bilaga I.

§ 6.

Efter Anm. 1 tillkommer:

Anm. 1 a. Efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande må övre lyktan i semafor, då *endast* översta vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, visa blinkande grönt sken.

Efter Anm. 3 tillkommer:

Anm. 3 a. Försignal vid enkelspårig bana må vara anbragt till höger om spåret.

Avd. II A, punkt 5 erhåller följande ändrade lydelse:

5) *Vågsignalskärm*, rund, på båda sidor *grön* med vit kantrand eller *röd* med gul kantrand.

§ 8.

Efter mom. 1 punkt c) tillkommer:

Anm. I stället för huvudsignaltavla må röd bansignaltavla eller röd signalflagga, utvecklad, användas. Vid driftplats, där infartssignal är placerad *innanför* stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

Sist i mom. 1 tillkommer:

k) med röd vågsignalskärm, ställd tvärs för spåret.

Sist i mom. 2 tillkommer:

oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild från växelskärm.

§ 10.

Efter punkt a) tillkommer:

Anm. Blinkande grönt sken som körsignal i semafor (jämligt § 6 anm. 1 a) har ej innebörden »varsamhet».

§ 12.

Efter anm. 2 i mom. 2 tillkommer:

Anm. 3. Som stoppsignal för växlingsrörelse gäller även röd vågsignalskärm.

§ 19.

I avd. I a efter Anm. 1 tillkommer:

Anm. 1 a. Motorvagn, som kan medföra släpvagn, skall alltid föra slutsignaler. Dessa skola vara anbragta på släpvagnen, när sådan medföres.

B. Säkerhetsföreskrifter.

§ 21.

I sista stycket intagna bestämmelser om kollationering ersättas av följande:

Mottagare av telefonmeddelande skall, om han anser så nödvändigt eller så av avsändaren påfordras, fullständigt repetera meddelandet, eljest endast repetera det väsentliga av dess innehåll. Alla siffror, enstaka bokstäver och obekanta ord skola repeteras, varjämte utgångsstation och station, som skall delge tåg tidtabell, fullständigt skall repetera sådan tidtabell. Sedan den avsändande förvissat sig om kollationeringens riktighet, avslutas expedieringen med ordet »rätt».

§ 25.

Mom. 1 och 2 erhålla följande ändrade lydelse:

Mom. 1. Upplag av lösa föremål får ovan räls överkant ej finnas närmare skena än 2,0 m.

Anm. Gäller oförändrad.

Mom. 2. För hamnspår må trafikbefälhavaren och för mindre trafikerade spår på stationer stationsföreståndaren tillfälligtvis meddela undantag från i mom. 1 angivet mått. Upplag får dock aldrig komma närmare spårs mittlinje än i normalsektionen för fria rummet angivet mått för sektionens *största* bredd. I kurvor skall beräknas erforderligt tillägg till nämnda mått.

§ 26.

Mom. 1 gäller endast, då grindar eller bommar stänga över banan.

§ 27.

Efter mom. 3 tillkommer:

Anm. Å driftplats med T-semafor skola stoppsignalerna anbringas vid stationsgränsen.

§ 32.

I mom. 3 (på två ställen) och i mom. 5 skall hastighetstalet »40 km/tim» ersättas med »30 km/tim» och i mom. 4 hastighetstalet »55 km/tim» med »40 km/tim».

§ 38.

Orden »S. J. tillhörig rullande materiel», »S. J. linjer» och »S. J.» ersättas med orden »egen järnväg tillhörig rullande materiel», »egna linjer» resp. »egen järnväg».

§ 39.

Sist i mom. 3 tillkommer:

Anm. För tillämpning av hastighet 61—70 km/tim för tåg av bromsgrupp G erfordras Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande.

§ 40.

Endast efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande må bestämmelserna i denna § i dess helhet tillämpas.

I annat fall tillämpas följande:

Mom. 1. Tåg skall tillhöra någon av bromsgrupperna P₂, G eller Ö. Förutom bromskraften hos verkligt lok (lokomotor) skall i tåg finnas så många bromsaxlar, att minst den i efterföljande bromstals-tabell angivna procenten av antalet lastaxlar i tåget blir bromsad. Undantag: Se mom. 5 nedan.

Anm. Bromstals Tabellen samt hjälptabell för bromskraftberäkning böra i erforderliga delar intagas i tidtabellsboken. Hjälptabellen innehåller avrundade tal, vilka i förekommande fall skola gälla vid tillämpning av bromstals Tabellen.

I tåg av bromsgrupp P₂ skola alla P-bromsar vara inkopplade, även om detta ej erfordras enl. broms-

talstabellen; i tåg av bromsgrupp G få, med iakttagande av bestämmelserna i § 39: 2 d, alla bromsar vara inkopplade. I fråga om 2-axlig sjukvagn gäller dock, att, när sjuk person färdas i dylik vagn, dennas broms ej i något tåg får vara inkopplad, utom när så erfordras för att tågets bromskraft skall vid den hastighet, som är bestämd i tidtabellen, uppfylla fordringarna enl. föregående stycke och § 39.

Lastaxlar beräknas sålunda:

A. Som *hel* lastaxel räknas:

- 1) axel under person- och postvagn samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- 2) axel under resgods- eller godsvagn, som är lastad till minst $\frac{1}{3}$ av bärigheten,
- 3) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av

minst 7 ton per axel. | minst 5 ton per axel.

B. Som *halv* lastaxel räknas:

annan axel än under A härovan upptagen.

Bromsaxlar beräknas sålunda:

I. **Handbromsad axel.**

- a) Som *hel* bromsaxel räknas *hel* lastaxel.
- b) Som *halv* bromsaxel räknas *halv* lastaxel.

II. **Genomgångsbromsad axel.**

Som *hel* bromsaxel räknas:

- a) axel under person- och postvagn samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- b) axel under annan vagn med omställningsanordning TOM — LAST i läget »LAST»,
- c) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av

minst 7 ton per axel. | minst 5 ton per axel.

Som *halv* bromsaxel räknas:

annan axel än under II härovan upptagen.

Mom. 2. oförändrat.

Mom. 3. oförändrat. Vad i momentet säges rörande malmtåg gäller ej.

Mom. 4. oförändrat.

Mom. 4. Omställningsanordningen TOM - LAST skall intaga

läget TOM, då vagnen är tom eller lastad med mindre än $\frac{1}{3}$ av bärigheten,

läget LAST, då vagnen är lastad till minst $\frac{1}{3}$ av bärigheten.

Enär felaktig inställning i läget LAST kan förorsaka fastbromsning (»slag i hjulen»), skall omställningsanordningen ovillkorligen intaga läget TOM i ovannämnda fall. I tveksamma fall skall omställningsanordning alltid ställas i läget TOM.

Mom. 5. Snöplogståg och tåg med en vagnvikt ej överstigande lokets adhesionsvikt, d. v. s. vikten av den del av loket, som uppbäres av dess drivande hjul, må framföras utan annan bromskraft än lokets, om hastigheten ej överskrider 60 km/tim. Överskrider hastigheten ej 40 km/tim, må vagnvikten uppgå till högst en och en halv gång adhesionsvikten hos loket. Finnas å medförda fordon användbara P- eller G-bromsar, skola dessa dock vara inkopplade.

*Mom. 6. oförändrat.**Mom. 7. oförändrat.*

Mom. 7. I tåg med efterkoppling anses den genomgångsbromsade tågdelen räcka endast t. o. m. det sista med verksam genomgående broms försedda fordonet. Bromskraft skall alltid finnas enl. bromstalstabellen för tåget i dess helhet.

Efterkopplingens tillåtna vagnvikt m. m. fram-

går av nedanstående tabell:

Hastighet	Efterkoppling		A n m.
	tillåten sammanlagd vagnvikt	därav utan verksam broms sist i tåget	
T. o. m. 40 km/tim.	Be- gräns- ning ej föreskri- ven. Ang. skruv- broms- ning av efter- kopp- lingen, se vid- stående anm.	Högst 60 ton.	När efter- kopplingen överstiger 60 ton, skola denna och den genom- gångsbrom- sade tågde- len var för sig utrustas med broms- kraft enligt vederbörligt bromstal i bromstals- tabellen; bromsgrup- pen skall be- stämmas för tåget i dess helhet.
41—50 km/tim.	60 ton.	Högst 45 ton.	Genomgå- ende broms- kraft skall finnas för tå- gets hela vagnvikt resp. samt- liga last- axlar.
51—60 km/tim.	60 ton.	Högst 45 ton och högst 4 axlar.	

Sist i tåg, vari bromskraften uteslutande erhålles från skruvbromsar, får finnas högst 60 ton vagnvikt utan verksam broms.

Skruvbroms får användas inuti genomgångsbromsad tågdela, men tågets hastighet får då ej överstiga 40 km/tim.

Beträffande tåg, som skjutes, tillämpas bestämmelserna i detta mom. som om främsta fordonet vore det sista.

Mom. 8—11 oförändrade.

§ 41.

Beträffande i mom. 5 angivna hastigheter såväl i första stycket som i tabellen iakttages följande:

»60 km/tim» ersättes med »40 km/tim».

»50 km/tim» ersättes med »30 km/tim».

»40 km/tim» ersättes med »30 km/tim».

§ 42.

För järnväg, som erhållit Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda tillstånd att beräkna bromskraften efter vagnvikt, gäller paragrafen oförändrad.

I annat fall tillämpas följande:

I tåg, som drages av lok och är upplåtet för resande, skall såsom skyddsutrymme vagn eller vagnsdel intill dragande lok vara avstängd för andra resande än militär i militärtåg, pressbyråns tågbud samt personal i restaurant- eller byffévagn och för ambulande tågservering. Detta gäller dock ej, när vagnen närmast loket är av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd som rammsäker.

Skyddsutrymme erfordras ej i tåg, som utgöres av eller framföres av motorvagn.

Tåg med en hastighet av	Intet skyddsutrymme vid ett vagnaxeltal av högst	Skyddsutrymmet skall utgöra	
		halv 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{4}$ boggi-vagn	hel 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{2}$ boggi-vagn
		vid ett vagnaxeltal av	
81—90 km/tim	12	13—30	över 30
71—80 ”	16	17—40	” 40
61—70 ”	20	21—50	” 50
51—60 ”	30	31—70	” 70
41—50 ”	40	över 40	—
högst 40 ”	intet skyddsutrymme		

Order till tbfh och lokps om hastighetsnedsättning på grund av otillräckligt skyddsutrymme gives å form. S 10. Dylig order skall givas, även om lokets största tillåtna hastighet ej överstiger den, som högst får förekomma med hänsyn till skyddsutrymmet.

Anm. 1. F-avd. i en vagn litt. BFo eller CFo, D-avd. i en CDo och köksavd. i en Ro får såsom skyddsutrymme anses motsvara $\frac{1}{2}$ boggi-vagn samt F-avd. i en CF, D-avd. i en CD, D- och F-avd. i en CDF och den mindre avd. i en C, $\frac{1}{2}$ tvåaxlig vagn.

Anm. 2. Overksam lok, som framföres närmast intill det dragande loket, medräknas ej i axelantalet i detta hänseende och räknas ej heller som skyddsutrymme. Detta gäller dock ej overksam motorvagn.

§ 43.

Paragrafen gäller med iakttagande av följande.

Mom. 6. Utöver bestämmelserna i momentet gäller:

tvåaxlig vagn skall ha en tomvagnsvikt av minst 5 ton för att få medtagas i tåg med en hastighet över 60 km/tim, minst 8 ton i tåg med en hastig-

Paragrafen gäller *icke* utan ersättes med följande bestämmelser:

Mom. 1. Alla i ett tåg gående fordon med undantag av pålok (jfr § 41:3 sista stycket) skola vara hopkopplade med varandra med därför avsedda kopplingsanordningar; i tåg med större hastighet än 40 km/tim skola

het över 75 km/tim och minst 16 ton i tåg med över 90 km/tim hastighet, *treaxlig vagn* skall hava en tomvagnsvikt av minst 7 ton för att få medtagas i tåg med en hastighet över 60 km/tim, minst 10 ton i tåg med över 75 km/tim och minst 16 ton i tåg med över 90 km/tim hastighet.

Sist i mom. 7 tillkommer:

Anm. Tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande. Dylig vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger.

Mom. 8. »S. J.» ersättes med »egen förvaltning».

Följande nya mom. tillkommer:

Mom. 10. Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tbfh, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor av banan.

kopplerna utgöras av skruvkoppel eller andra fastställda åtdragbara kopplingsanordningar.

Anm. 1. Fordon, som användas parvis, må vara förbundna med varandra på annat sätt; ang. s. k. stångkoppel, se mom. 6 f.

Anm. 2. Fordon med skadad draginrättning må provisoriskt kopplas sist i tåg med en hastighet av högst 30 km/tim., om en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare godkänt kopplingen härför.

Mom. 2. Fordon, avsedda att hopkopplas med central kopplings- och stötanordning (ej stångkoppel), få ej sättas in till varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan dessa anordningar är större än 80 mm.

Mom. 3. Fordon få ej utan styrelsens särskilda medgivande framföras å viss bansträcka, om dess axeltryck överstiger det högsta för bansträckan tillåtna.

Mom. 4. Fordon, som självt eller vars last överskrider gällande lastprofil, får ej insättas i tåg utan tillstånd av vederbörande banbefäl.

Mom. 5. Vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller ska-

da ske å närmast tillkopplade fordon eller å lastat gods, skall förses med erforderliga skyddsvagnar.

Mom. 6. Följande särskilda bestämmelser skola gälla för framförande i tåg av nedan angivna fordon:

a) tomvagnsvikten skall utgöra

för *tvåaxlig vagn* minst 3 ton för att få framföras i tåg med en hastighet över 40 km/tim och minst 4 ton i tåg med över 45 km/tim hastighet och

för *treaxlig vagn* minst 4,2 ton för att få framföras i tåg med en hastighet över 40 km/tim och minst 5,5 ton i tåg med över 45 km/tim,

b) *två- eller treaxlig vagn* skall ha ett avstånd mellan yttersta axlarna för att få kopplas:

inuti tåg

av minst 3,0 m för att få medtagas i tåg med en hastighet av över 40 km/tim, och minst 3,5 m i tåg med över 45 km/tim hastighet,

sist i tåg

av minst 4,0 m i tåg med en hastighet över 45 km/tim, minst 3,5 m över 40 km/tim och minst 3,2 m i tåg med 40 km/tim hastighet,

- c) *godsvagn med fler än 2 axlar*, som är så tungt lastad, att axeltrycket uppgår till 9 ton eller däröver, får endast framföras i tåg med största hastighet 40 km/tim,
- d) *tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd*, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande; dylik vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger,
- e) *vagn med tyngre gods av större längd* (räler, bjälkar o. d.) får ej framföras omedelbart intill vagn, som är upplåten för resande, samt ej utan tl tillstånd i tåg med större hastighet än 40 km/tim,
- f) *stångkopplade vagnar* få endast framföras obromsade och i slutet av tåg, vars hastighet uppgår till högst 30 km/tim, och alltid efter event. befintliga för resande upplåtna vagnar samt skilda från sistgående sådan vagn genom minst en annan vagn. Vagn med verksam broms får ej finnas efter de stångkopplade.

Anm. Ang. förbud mot skjutning av tåg med stångkopplade vagnar utom tillfälligtvis vid backning samt förbud mot påskjutning av sådant tåg, se § 41:1 och 3.

- | | | |
|--|--|---|
| g) <i>vagn med eldfarlig olja och</i> | | bestämmelser härom återfinnas i Järnvägs- trafikstad- gan, Bihang I och II, samt i Reg- lemente för militär- transporter å järnväg. |
| h) <i>vagn med explosiv vara av 1:a klass:</i> | | bestämmelser härom återfinnas i Järnvägs- trafikstad- gan, Bihang I och II, samt i Reg- lemente för militär- transporter å järnväg. |

Anm. Vid ordergivning skall göras åtskillnad mellan befordran av explosiv vara i kruttåg och i annat tåg.

- i) *öppen vagn med lätt- antändligt gods* (se str 1, Järnvägstrafikstad- ga, bil. A) skall i tåg, som framföres av ång- lok, insättas, om så kan ske utan menlig tågför- sening eller annan olä- genhet, å sådan plats i tåget, att risken för antändning från loket begränsas; får ej utan särskilt tillstånd av tl framföras i dylikt tåg, vars hastighet översti- ger 40 km/tim.

Anm. Enligt erfaren- het sker antändning ge-

nom gnistor från lok mera sällan å vagnar efter den 12:e från loket räknat; för övrigt är antändningsrisken å närmast lok gående vagn i regel mindre än å de omedelbart efterföljande vagnarna.

j) *vagn lastad med flytande klor* får ej framföras i tåg, som är upplåtet för resande,

k) *ledningsvagnar*: vid inkoppling av vagnar med endast ledning för genomgående broms i tåg med större hastighet än 40 km/tim skall iakttagas:

att axelantalet av ledningsvagnarna ej får överstiga 4, när inkoppling sker mellan två fordon med verksam genomgående broms.

Mom. 7. Se särbestämmelserna i avd. d. i mom. 6.

Mom. 8. Fordon, för vilket gäller särskild föreskrift angående hastighet eller placering i tåg, skall vara märkt på av styrelsen föreskrivet sätt.

Mom. 9. När hastighetsnedsättning erfordras på grund av bestämmelserna i denna §, skall order där-om, med angivande av orsaken, givas till tbfh och lokps å form. S 10.

Mom. 10. Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tbfh, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor av banan.

§ 66.

Muntlig uppgift enligt mom. 3 e) och 4 b) användes endast efter trafikbefälhavarens beprövande.

§ 69.

I mom. 2 punkt b) före Anm. 2 tillkommer:

med radie därunder t. o. m.	200 m	40 km/tim
»	»	»	150 » 35 »
»	»	»	100 » 25 »

Mom. 4 erhåller följande ändrade lydelse:

Mom. 4. Tågs största tillåtna hastighet skall, när dess sammansättning och bromskraft så medger, utgöra:

- a) för tåg, tillhörande bromsgrupp P₂
..... 60 km/tim,
vid påskjutning dock
högst 40 km/tim,
- b) för tåg, tillhörande bromsgrupp G eller Ö 40 km/tim,
vid påskjutning dock
högst 30 km/tim,
- c) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok och

- för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok 40 km/tim,
- d) för tåg, medförande explosiv vara av första klass, undantagandes kruttåg .. 30 km/tim,
- e) för tåg, som drages av två lok, när bromsen manövreras från bakre loket .. 40 km/tim.

Anm. Tanklok anses i här berörda hänseenden alltid som rättvänt.

Mom. 6. »40» resp. »60» ersättes med »30» resp. »40» km/tim.

§ 73.

Mom. 1. För järnväg, som ej har särskilt tillstånd till vagnviktsberäkning enligt § 40, skola orden »vars vagnvikt enl. tidtabellen ej överstiger 300 ton» i sista stycket ersättas med orden »som består av högst 20 vagnsaxlar».

§ 82.

Bestämmelserna skola tillämpas med de modifikationer, som betingas av vid resp. järnvägar rådande förhållanden. Erforderliga ändrade föreskrifter utfärdas av trafikbefälhavaren och anmälas till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

C. Undantagsbestämmelser.

I denna avdelning intagna bestämmelser med undantag av bestämmelserna i § 102 få endast tillämpas efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande.

§ 87.

I denna § omförmält protokoll insändes till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därefter utfärdar tillstånd att taga anläggningen i bruk. Protokollet skall innehålla uppgift om, huru event. vägbommar, som skötas från driftplatsen, avses att manövreras under den tid, driftplatsen är obebakad; eljest angives, att sådana vägbommar ej finnas å driftplatsen.

Kap. III.

Anmärkningen under kapitelrubriken utgår.

§ 98.

Bestämmelserna i mom. 1—7 gälla ej för ånglok (ångvagn). För dylika lok gälla bestämmelserna i nedanstående mom. 8—15.

Mom. 8. a. Loket skall vara godkänt av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för enmansbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall hava strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.

b. Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

c. Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

Mom. 9. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat och nödbromsanordningen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga resande- eller resgodsförande vagnar.

Mom. 10. Vagnvikten i tåget får ej överskrida 4 gånger lokets adhesionsvikt vid en tåghastighet över

50 km/tim, 5 gånger samma vikt vid en tåghastighet över 40 men högst 50 km/tim, och vid en tåghastighet av högst 40 km/tim 6 gånger lokets adhesionsvikt.

Mom. 11. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågbefälhavare. Bestämmelserna i § 99:2 skola tillämpas.

Mom. 12. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall i regel och i varje fall, så snart honom av föraren ålagda arbeten i tåget utförts, hava sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaleringen.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tpx given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågets gång kallas biträdet till loket medelst signalen »fara» med visslan.

Mom. 13. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

Mom. 14. Tåghastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 60 km/tim.

Mom. 15. För enmansbemannat ånglok i växlings-tjänst gälla endast bestämmelserna i mom. 8 a första meningen samt mom. 8 c.

Förteckning över tågattiralj.

A. I tåg.

(Ang. rälsbuss- och lokomotortåg, se under B.)

E f f e k t e r	Tåg med resande.	Tåg utan resande, millitærtåg
	A n t a l	
Brandhinkar, av segelduk eller plåt...	6	—
Facklor	2	—
Förbandslåda	1	—
Handdukar	2	—
Handeldsläckningsapparat enligt av ve- derbörande myndighet godkänd typ	1*)	1*)
Hundkoppel	1	—
Knalldosor	8	8
Lösa lykthållare för slutsignaler.....	2	2
Signalflagga, röd.....	1	1
Slangkopplingar, kompletta, för genom- gående broms	2	2
Slangnycklar för genomgående broms	2	2
Slutsignallyktor.....	2**)	2**)
Slutsignalskärmar	2**)	2**)
Sticksåg	1	1
Trästavar	3	3
Tätningringsringar av gummi för genom- gående broms	3	3
Värmeledningsnyckel	1	1
Värmeledningsslangar	2	2
Yxa	1	1

*) Endast i motorlok- och motorvagnståg med förbränningsmotor.

***) Jämför § 102 ändring nr 3.

B. I rälsbuss- och lokomotortåg.

E f f e k t e r	Räls- busståg	Loko- motor- tåg
	A n t a l	
Bromsskor	1	2
Förbandslåda	1	1
Handdukar	2	2
Handeldsläckningsapparat enligt av vederbörande myndighet godkänd typ	1	1
Knalldosor	8	8
Signalflagga, röd	1	1
Slangkoppling, komplett, för genom- gående broms	—	1
Slangnyckel för genomgående broms..	—	1
Sticksåg	1	1
Tätningringsringar av gummi för genom- gående broms	—	3
Yxa	1	1

Under A och B angivna effekter — utom förbandslåda — skola förvaras antingen i fast tågattiraljskåp, i särskilda tågattiraljlådor eller i därför avsedda lådor å loket.

Handdukarna skola förvaras i pappersomslag med påskrift: »Handdukar».

Trästavarna äro avsedda för meddelanden till stationerna från tågpersonalen å i gång varande tåg.

Vid inlastning av gods i vagn, i vilken effekter av här ifrågavarande slag medföras, skall tillses, att fri tillgång erhålles till skåpen resp. lådorna, så att effekterna må kunna framtagas utan dröjsmål.

C. Vid tjänstgöring å tåg skola följande effekter medföras.

a) Av tjänstehavare tillhörande konduktörspersonalen:

1 st. handsignallykta

1 » signalflagga, röd

1 » » , grön (endast av tbfh).

- b) *Av bromsare* (jfr Instruktion för bromsare):
1 st. handsignallykta
1 » signalflagga, röd.

I helt eller delvis skruvbromsat tåg skall den, som bemannar sista skruvbromsen, förutom härovan angivna effekter, medföra 8 knalldosor.

Avvikelser från ovanstående förteckning, vilka betingas av vid resp. järnvägar rådande förhållanden, må utfärdas av trafikbefälhavaren och anmälas till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
