

Tredje kapitlet.

Säkerhetsregler.

A. Å banan.

§ 1.

Hvarje säkerhetsåtgärd skall vidtagas så, som om tåg vore att vänta i hvilket ögonblick som helst.

§ 2.

Är banan i olag, eller är annan fara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen ombestyras på hvardera sidan om det ställe, der faran är, och på så stort afstånd derifrån, att ankommande tåg säkert hinner stanna, utan att uppnå det farliga stället.

Detta afstånd skall vara:

om banan **lutar utför mot** det farliga stället, minst 900 meter (3000 fot) för tåg med större hastighet än 45 kilometer i timmen och för andra tåg minst 600 meter (2000 fot); skolande i begge fallen afståndet ökas med omkring 300 meter (1000 fot), derest väderleken är ogynsam för tågs bringande till stopp, samt

om banan **stiger uppför mot** det farliga stället eller är **horisontel**, omkring 600 meter (2000 fot) för tåg af hvad slag som helst.

Signaleringen skall ombestyras **först åt den sidan**, hvarifrån tåg först väntas.

Den som skall utföra signaleringen måste, så fort ske kan, skynda fram längs banan till behörigt afstånd och dervid ständigt visa »stopp» med handsignal framåt. Märker han under tiden tåg komma, skall han ögonblickligen utlägga 2 knalldosor och fortfarande visa stopp med handsignal. Finnes inom ett afstånd af omkring 1500 meter (5000

fot) antingen **station** eller annat ställe med **fast signal**, skall han underrätta den, som derstädes ansvarar för signaleringen, att fara är för handen, så att denne må qvarhålla ankommande tåg och sålunda skydda det farliga stället från den sidan.

Stoppsignaler å banan skola alltid, derest tillgång på personal sådant medgifver, utföras med både **handsignal** och **knalldosor**.

Knalldosornas utläggning tillgår sålunda, att 2 knalldosor, en på hvardera rälen, den ena ett stycke längre bort än den andra, utläggas på det afstånd ofvan är sagdt.

Måste den, som utlagt knalldosor, återvända för att utlägga dylika dosor äfven på andra sidan om det farliga stället, eller har han genom förmans order blifvit kallad tillbaka, utan att annan signalkarl stälts vid de utlagda dosorna, skall han på återvägen utlägga ytterligare 2 knalldosor, nemligen 1 på hvar 100 meter från det första utläggningsstället.

Knalldosor skola, så snart den fara upphört, för hvars skull de varit utlagda, genast tagas upp från rälerne.

§ 3.

Större **underhålls-** eller **byggnadsarbete** å banan, hvilket kan komma att

hindra tågs regelbundna gång, får icke företagas utan att trafikbefälhafvaren blifvit derom underrättad, icke heller utan att vederbörande banbefäl uppgifvit till närmaste station på hvardera sidan om arbetsstället de tider, under hvilka arbetet kommer att pågå.

Deremot få mindre arbeten för underhållet, såsom spårens rigtande, utbyte af räl eller sliper m. m., hvilka sannolikt icke kunna föranleda uppehåll för tåg, företagas utan sådana anmälanden.

Arbetena skola ordnas så, att banan är klar minst 15 minuter innan väntadt tåg skall framgå deröfver.

Signaler till »stopp» skola vara anordnade på begge sidor om arbetsstället, såsom i fråga om fara är föreskrifvet (§ 2). Dock må, **om arbetet sker vid dagsljus**, i stället för signalkarl och 2 knalldosor, användas 4 knalldosor, utlagda på i föregående § föreskrifvet sätt, samt röd flagga eller röd tafla, planterad vid den bortersta knalldosan.

§ 4.

Vagn får ej tagas ut på banan, utan att trafikbefälhafvaren sådant medgifvit och derom underrättat de båda stationer, mellan hvilka vagnen skall uttagas.

Öfriga säkerhetsregler, så väl för det fall då **vagnen är i gång** som då den är **stillstående**, utfärdas af trafikbefälhafvaren.

Vagnen skall vara införd på station eller å sidospår vid banan, eller aflyftad från rälererna, senast 15 minuter innan väntadt tåg skall framgå.

§ 5.

För uttagande af **dressin** eller annat mindre fordon, som jemte innehafvande last är lika lätt undanflyttadt från banan, erfordras intet särskildt meddelande till trafikbefälet, men dylikt fordon får dock ej å banan utföras, utan att nödigt manskap, under någons af banpersonalen uppsigt, medföljer för att vid behof och i tillräckligt god tid före tågs ankomst lyfta fordonet från banan.

Å nu i fråga varande fordon skola nattetid och i tjocka föras lyktor, visande **rött sken** och vid dagsljus **röd flagga**, på sätt af trafikbefälhafvaren närmare föreskrifves.

§ 6.

Lösa föremål få icke uppläggas utmed banan annat än utanför normalsektionens gränslinie och aldrig närmare

denna linie än hvad trafikbefälhafvaren föreskrifvit.

§ 7.

Vexel, ledande till sådant **sidospår vid banan**, som icke står under stationsföreståndares tillsyn, skall, då den icke för tillfället begagnas, **vara läst eller spikad**, så att hufvudspåret är klart, och skola de på sidospåret införda vagnar vara ställda innanför hinderpåle och säkert förstängda.

§ 8.

Vägöfvergång, der särskild vakt är anställd, skall i allmänhet hållas öppen för vägfarande och endast vara stängd, då bantåg skall framgå. Vakten skall känna de tider, då ordinarie tåg vanligen passera, och derefter rätta stängningen, så att intet uppehåll för tåg och ingen våda för vägfarande uppstår. Natтетid och i tjocka, eller i fall utsigten längs banan eljest är skynd, skall stängningen dock ske minst 10 minuter före tågs väntade ankomst.

Under de 10 sista minuterna före tågs väntade ankomst, vare sig vid dagsljus eller eljest, får större antal kreatur icke på en gång genomsläppas, icke heller långt eller tungt lass.

Så snart tåg passerat, skall väg-

öfvergången genast öppnas för de vägfärande.

§ 9.

Är någon del af banan så ojemn, eller finnes någon annan anledning dertill, att **tåg får endast långsamt framgå**, skall på minst 300 meters (1000 fots) afstånd utanför hvardera änden af sådan bandel varsamhetssignal visas sålunda, att man från ett annalkande tåg har den **första signalen till venster och den andra till höger**. Dylig signal får vid dagsljus gifvas med grön flagga eller grön tafla, planterad å vederbörlig sida af banan; eljest af signalkarl.

§ 10.

Följer tåg ett annat inom 10 minuter, skall från banan gifvas signal till »stopp» åt det efterföljande tåget, **och om ett tåg följer mer än 10, men mindre än 15 minuter** efter ett föregående, skall åt det efterföljande gifvas signal till »varsamhet.»

Märkes från banan, då tåg går förbi, att sidodörr till personvagn står öppen, att eld utbrutit, eller att någon annan **fara å tåget** är för handen, skall stoppsignal från banan genast gifvas.

Har **vagn gått loss**, skall denne ge-

nom banbevakningens försorg, så fort ske kan, förstängas samt signalering på begge sidor anordnas såsom vid fara å banan (§ 2) är föreskrifvet.

Alla handsignaler, som gifvas å ett förbigående tåg, skola af banpersonalen genast **repeteras**, så att de blifva väl synliga för tågpersonalen.

§ 11.

Den, som från banan gifvit stoppsignal till tåg, skall skynda fram till tågchefen för att uppgifva orsaken till signalen.

§ 12.

Är **extratågs** ankomst kungjord genom signal från föregående tåg, får ingen ban-, bro- eller grindvakt, utan särskild order, lemna sin post å banan, förr än extratåget passerat.

§ 13.

Om tåg stannar å banan, larmsignal gifves från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å jernvägen eller i dennes omedelbara närhet, eller annan **händelse inträffar, som kräfver skyndsam hjälp**, skall hvar och en af banpersonalen, som utan fara för säkerheten å banan kan lemna sin post, hastigt begifva sig till stället

och biträda, dervid åtlydande de föreskrifter, som meddelas af tågbefälet eller den bland de närvarande, hvilken högsta befälet utöfvar.

B. Å stationerna.

§ 14.

Ett **genomgångsspår**, företrädesvis hufvudspåret, skall, så framt icke samtliga genomgångsspåren redan äro upptagna af tåg eller nödiga vagnflyttningar, **alltid hållas klart** för tågs emottagande eller förbisläppande.

§ 15.

Lösa vagnar skola vara afställda innanför hinderpålar, så att stationsrörelser och vagnflyttningar obehindradt kunna försiggå på tillstötande spår. De lösa vagnarne skola jemväl vara så förstängda, att de icke af blåst kunna föras ut på hufvudspåret.

§ 16.

Stationsur skall dagligen jämföras med eller ställas efter hufvudstationens

ur, i den ordning som af trafikbefälhafvaren blifvit bestämd.

§ 17.

Vid hvarje station skall finnas tillräckligt antal **knalldosor**, förvarade på lätt åtkomlig plats, hvilken för all vid stationen tjänstgörande personal skall vara bekant.

§ 18.

Vexel skall ställas för det spår, hvarå tåg skall framgå, och då tåg passerar motvexel, skall denne antingen skötas af spårvecklare, eller vara läst, eller ock annorledes säkert fästad.

§ 19.

Stationsrörelse eller vagnflyttning utanför gränsen af stations spårområde åt det håll, hvarifrån tåg väntas, får icke pågå inom de sista 5 minuterna före tågets beräknade ankomsttid.

Måste stationsrörelse ske under en tid af mer än 5 men mindre än 15 minuter, innan tåg enligt beräkning bör ankomma, skall vid ett utanför stationen för dylikt fall utsatt **märke »stopp-signal»** gifvas åt det ankommande tåget.

§ 20.

Så länge tåg är inne å stations spår-område, skall tågpersonalen ställa sig till efterrättelse stationsföreståndarens föreskrifter.

§ 21.

Stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med ordning verkställa hvad som hörer till betjenandet af tåg, då dessa äro inne å station, så att uppehåll derstädes utöfver den bestämda tiden undvikes; och skall allt, som på förhand kan göras för ferm befordran af ett tåg, af stationspersonalen vara undangjordt före tågets ankomst.

§ 22.

Skall tågpersonalen särskildt varskos, innan tåg inläppes på station, der det enligt order skall stanna, såsom t. ex. då det för tåget afsedda genomgångsspår, till följd af tågmöte eller annan orsak, icke är klart förbi yttersta vexeln på stationens andra ände, skall fasta signalen bibehållas till »stopp», intill dess att lokomotivföraren blifvit underrättad om den befintliga anledningen till fara, hvarefter signalen ändras till »varsamhet».

§ 23.

Skall tåg kvarhållas å station, der det enligt tidtabell eljest icke får uppehållas, skall fasta signalen bibehållas till »stopp», intill dess tåget stannat.

Dessutom skall nattetid och i tjocka, såvida ej stationsföreståndaren af trafikbefälhafvaren underrättats, att tågpersonen redan fått order om det extrauppehållet, det ytterligare försigtighetsmått varda iakttaget, att 2 knalldosor utläggas omkring 100 meter (340 fot) utanför stationens yttersta vexel åt det håll, hvarifrån tåget väntas.

Först sedan stationsföreståndaren låtit gifva lokomotivföraren besked om, att tåget skall kvarhållas å stationen, samt anledningen dertill, må fasta signalen förändras till »varsamhet.»

§ 24.

Är fast signalinrättning i olag vid det tillfälle, då tåg måste stanna utanför stations spårområde, skola utanför detta områdes gräns stoppsignaler gifvas på sätt i § 19 är sagdt.

§ 25.

Ordinarie tåg skall vid tjänstemedelanden benämnas med sitt nummer i tidtabellen.

Extra tåg benämnas med litera, eller ock efter utgångs- och bestämmelsestationen samt afgangstiden från den förra, t. ex. »Tåg Lit. B» eller ock: »extra tåg Göteborg—Falköping 10.30 f. m.»

§ 26.

Mom. 1. Tjenstgöringstidtabell, eller såsom sådan gällande order, skall an gifva vid hvilka stationer tåg skola möta eller förbigå andra tåg. Det åligger stationsföreståndare att, genast efter det han emottagit ny tidtabell, genom telegram till trafikbefälhafvaren bekräfta detta samt, om tabellen gäller genom telegraf kungjordt extratåg eller fördröjdt tåg, repetera de bestämmelser för tåget, som röra stationen.

Mom. 2. Tåg får icke afsändas före den i tidtabell bestämda tid.

Stationsföreståndare får icke under något vilkor på eget bevåg afvika från tidtabells bestämmelser om tågs möten och förbigång. Äfven om tåg är aldrig så länge fördröjdt genom inväntande af annat tåg, som skall möta eller förbigå, får det icke afsändas, förr än det andra inkommit, så framt ej trafikbefälhafvaren dessförinnan annorlunda bestämt.

§ 27.

Mom. 1. **Tåg får icke afsändas från station**, förr än tåg, som förut afgått åt samma håll, antingen inkommit till nästa station eller passerat annat ställe, der telegrafpåpassning eger rum, eller ock afvikit på annan bana än den, hvarå det efterföljande tåget skall framgå.

Mom. 2. När tåg **inkommer** å station, telegraferas **ofördröjligen** till närmaste station med telegrafpåpassning, hvarifrån tåget utgått:

»Tåg in.»

När tåg **afgår** från eller **föribläppes** station, telegraferas, äfvenledes **ofördröjligen**, till nästa i tågets väg belägna station med telegrafpåpassning:

»Tåg ut.»

Då trafikbefälhafvaren anser att, till följd af liffigare trafik, tåggrubbning eller annan orsak, större försigtighet med hänsyn till telegraferingen om tågens gång erfordras, gifver han order att dessutom skall till efterrättelse gälla det, som föreskrifves i det nu följande momentet.

Mom. 3. Innan tåg enligt beräkning bör komma att afgå från eller föribläppas en station, skall **föreståndaren**,

så nära den beräknade tiden som utan tågets fördröjande ske kan, telegrafera till nästa i tågets väg belägna station, der telegrafpåpassning enligt föreskrift skall ega rum, en sålunda formulerad fråga:

»Kan N:o 01 afgå?»

Känner föreståndaren för sistnämnda station intet hinder för tågets framgående dit, telegraferar han genast detta svar:

»Klart för N:o 01.»

Deremot, om han vet, att tåg eller lösa vagnar äro ute på banan, eller att denna af annan anledning icke är klar, svarar han:

»Hinder för N:o 01.» (Skälet uppgifves derjemte i korthet.)

Men så snart han vet, att hindret är undanröjdt, telegraferar han:

»Nu kan N:o 01 afgå»

och tåget får icke afsändas eller förbi-släppas förr, än svar erhållits, på ena eller andra sättet, att banan är klar.

Stationsföreståndare, som, enligt hvad ofvan är sagdt, afgifvit ett sådant svar som: »klart för N:o 01» eller »nu kan N:o 01 afgå», står i ansvar för att hvarken tåg eller vagn utsläppes från hans station åt det håll, hvarifrån tåget

väntas, så framt ej antingen behörig order ingått, som befriat honom från detta ansvar, eller ock någon händelse inträffat, som nödvändiggör utsändande af hjelplokomotiv åt samma håll.

Mom. 4. Telegram af ofvan föreskrifna slag införas i dertill afsedda böcker, enligt hvad trafikbefälhafvarens särskilda bestämmelser härom innehålla.

Mom. 5. Är telegrafen i olag, eller svarar icke, trots täta kallelser, den station, som blifvit tillfrågad, må dock tåg afsändas eller förbisläppas, **så vida** ingen händelse inträffat, som gifver stationsföreståndaren anledning befara hinder för tågets säkra framkomst till nästa station med telegrafpåpassning, **och så vida** den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äfventyrs redan afsändt tågs gång till samma station; dock skall stationsföreståndaren, innan han afsänder eller förbisläpper tåget, tillställa lokomotivföraren **skriftligt meddelande** derom, att stadgade telegramutbyten icke kunnat ske. Enahanda meddelande skall ock trafikbefälhafvaren ofördröjligen delgifvas.

Mom. 6. I nödfall, såsom t. ex. då hjelplokomotiv måste utgå, må **trafikbefälhafvaren** gifva order derom, att tåg skall afsändas från station, förr än tåg, som förut afgått åt samma håll, inkom-

mit till nästa station; men det efterföljande tåget får likväl icke afsändas förr än 15 minuter efter det föregåendes afgang, icke heller utan att lokomotivförare och konduktör underrättats om, att tåg är före å banan, samt **skriftligen erkänt sig hafva emottagit sådan underrättelse.**

§ 28.

Mom. 1. När tåg skola mötas, eller då tåg skall förbigå ett annat, måste begge tågen ovilkorligen stanna å mötes- eller förbigångsstationen, således äfven det tåg, för hvilket tidtabellen icke angifver tid för uppehåll.

Mom. 2. Anlända tåg samtidigt till mötesstation, skall ettdera inkomma och stanna på vederbörlig plats, innan det andra insläppes.

Först inkommet tåg får icke afsändas, innan det mötande tåget fullständigt inkommit.

Intetdera af mötande tåg får afsändas, utan att det andras befälhafvare förklarar, att **banan är klar** på den sidan om stationen, hvarifrån han kommit.

Genom en sådan förklaring har tågbefälhafvaren tagit på sitt ansvar,

att från hans tåg icke efterlemnats någon vagn på banan, samt

att, så vidt han vet, intet annat tåg följer efter för att möta å stationen,

och ej heller annat hinder för det mötande tågets fortgång förefinnes.

§ 29.

Är tåg försenadt mer än 15 minuter efter i tidtabellen utsatt afgångstid, skall underrättelse härom meddelas trafikbefälhafvaren i den ordning, denne föreskrifvit. Trafikbefälhafvaren vidtager då nödiga mått och steg, så att öfriga tåg ej må onödigt uppehållas, skollande dervid snälltåg i första rummet tillgodoses och dernäst andra persontåg.

§ 30.

Mom. 1. Finner trafikbefälhafvaren nödigt bestämma **ny mötesstation**, skall sådant ske

antingen på det sätt, att ny tidtabell utfärdas särskildt för det försenade tåget och gällande för den väg, detta tåg har kvar till sin slutstation, hvilket sätt dock endast får användas för det fall, att alla nya mötes- eller förbigångsstationer efter hand hinna på telegrafer emottaga och repetera dem rörande bestämmelser i den nya tabellen, innan dessa skola utföras,

eller ock på efterföljande sätt:

trafikbefälhafvaren telegraferar till den nya mötesstationen, att det tåg, som ej på utsatt tid hinner fram till den i

tidtabellen bestämda mötesstationen, skall å den nya qvarhållas, tills det mötande tåget dit inkommit, hvarvid telegrammet affattas efter detta formulär:

»Qvarhåll tåg N:o 06 tills N:o 07 inkommit».

Föreståndaren å den nya mötesstationen underrättar då genast vederbörande af stationens personal derom, att tågmöte skall ega rum, och, i fall det tåg, som skall qvarhållas, till äfventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse äfven åt det tågets personal. Han öfvertygar sig utan dröjsmål om, att för öfrigt allting är klart för det förestående tågmötet (jempför §§ 22. och 23), hvarefter han genast svarar:

»Tåg N:o 06 qvarhålles tills N:o 07 inkommit».

När trafikbefälhafvaren emottagit detta svar, telegraferar han till den station, der mötet eljest skulle egt rum:

»Tåg N:o 07 skall fortsätta till N. N. (den nya mötesstationens namn) och der möta N:o 06».

Då stationsföreståndaren emottagit denna order, svarar han:

»Tåg N:o 07 fortsätter till N. N., der N:o 06 mötes»,

samt lemnar en afskrift af trafikbefälhafvarens telegram till såväl loko-

motivförelaren som konduktören och låter desse på den vid stationen kvarblifvande utskriften underteckna ett så lydande erkännande:

»Delgifvet och förstådt.»

N. N. N. N.

Konduktör. Lokomotivförelare.,

hvarrefter han om förändringen underrättar de stationer, som hafva telegrafpåpassning och ligga i tågets väg till den nya mötesstationen.

Mom. 2. Finner stationsförelstån-dare, som emottagit telegram enligt i föregående mom. först angifna formulär, att, till följd af stationens belamring med vagnar, sjukdomsfall hos personalen eller annan giltig orsak, tågmöte icke kan å stationen verkställas, svarar han enligt detta formulär:

»Tågmöte kan här icke försiggå» (skälet uppgifves i korthet).

Frågan om detta tågmöte skall då förfalla.

§ 31.

Ny förbigångsstation kan bestämmas genom ny tidtabell, såsom i fråga om ny mötesstation är sagdt. Kan detta icke ske, förfäres på följande sätt.

a) Är det föregående tåget försenadt, telegraferar trafikbefälhafvaren till den nya förbigångsstationen, att det förse-

nade tåget skall der qvarhållas, hvarvid telegrammet affattas efter följande formulär:

»Qvarhåll tåg N:o 01 tills N:o 03 förbigått och inkommit till N.» (nästa i tågens väg belägna station med telegrafpåpassning).

Föreståndaren å den nya förbigångsstationen underrättar genast vederbörande af stationens personal om, att förbigång skall ega rum, och, i fall det tåg, som skall qvarhållas, till äfventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse äfven åt det tågets konduktör och lokomotivförare. Han öfvertygar sig utan dröjsmål om att för öfrigt allting är klart för utförandet af den anbefalda åtgärden, hvar efter han genast svarar:

»Tåg N:o 01 qvarhålles tills N:o 03 förbigått och inkommit till N.»

Derefter underrättar han om förändringen så väl den station, der förbigång eljest skulle egt rum, som de mellan denna och den nya förbigångsstationen belägna stationer, hvilka hafva telegrafpåpassning.

b) Är det **efterföljande** tåget förse-
nadt, telegraferar trafikbefälhafvaren först till den nya förbigångsstationen, såsom nyss är sagdt, och sedan han derifrån emottagit behörigt svar, tele-

graferar han till den station, der förbigång eljest skulle egt rum:

»Tåg N:o 01 skall fortsätta till M. (nya förbigångsstationen), der N:o 03 skall förbigå».

Stationsföreståndaren svarar:

»Tåg N:o 01 fortsätter till M., der N:o 03 skall förbigå»

samt underrättar om förändringen dels konduktör och lokomotivförare å hvardera tåget, hvilkas erkännanden tagas på sätt i § 30 mom. 1 är föreskrifvet, dels de stationer, som hafva telegrafpåpassning och ligga i tågens väg till den nya förbigångsstationen.

§ 32.

Vid de i §§ 30 och 31 formulerade telegraferingar skola stationernas namn fullständigt aftelegraferas.

Mottager stationsföreståndare icke personligen telegram rörande förändring af möte eller förbigång, skall den, som vid telegrafapparaten tjänstgör, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, hvilken alltid är skyldig att i telegramboken egenhändigt inskrifva och underteckna det svar, som skall till trafikbefälhafvaren aftelegraferas.

§ 33.

Är telegrafen i olag, så att ofvan föreskrifna regler för ändring af tågs

möten eller förbigång icke kunna följäs, må trafikbefälhafvaren, om så lämpligen ske kan, meddela sina befallningar skriftligen genom **ilbud**.

§ 34.

Då **extratåg framgår**, skall i den ordning, trafikbefälhafvaren föreskrifver, tågpersonalen å hvarje tåg, som möter, förbigår eller förbigås af extratåget, vara på förhand, genom vederbörande stationer, underrättad om mötet eller förbigången.

Måste extratåg utsändas omedelbart efter ett annat tåg, och kan underrättelse om extratåget icke till stationerna meddelas på annat sätt än genom **röd** extratåg-signal på det föregående tåget, skall extratåget hafva möte och förbigång på samma stationer som det tåg, hvilket förer extratåg-signalen.

§ 35.

Stationsföreståndare, som emottagit **begäran om hjälplokomotiv** från ett tåg, som stannat mellan stationen och närmast derintill belägna station, skall, derest uppeldadt lokomotiv finnes till hands eller är att snart förvänta, så fort ske kan, utsända dylikt lokomotiv för att införa det nödställda tåget å stationen. Finnes uppeldadt lokomotiv

icke att tillgå, skall stationsföreståndaren genom telegram förbereda närmaste station, der reservlokomotiv är förlagdt, att dettas tjänst erfordras. I hvardera fallet telegraferar han samtidigt till trafikbefälhafvaren, hvilken, när hjälplokomotivet skall sändas från sistnämnda eller annan station, derom utgifver nödiga order.

C. För tågen.

§ 36.

Tågbefälhafvare är
 å ensamt lokomotiv: föraren;
 å andra tåg: vederbörande konduktör.

Lokomotivföraren ansvarar i båda fallen för tågets säkra förande och rätta hastighet.

§ 37.

Mom. 1. När lokomotiv är i tjänst, få ej förare och eldare på en gång aflägsna sig från det samma.

Mom. 2. Utan vederbörligt tillstånd må ingen annan taga plats på lokomotiv, än den, hvars tjänst dertill berättigar honom.

§ 38.

Såväl konduktör som lokomotiv-

förare skall vara försedd med behörig **tidtabell**, eller skriftlig order om tågets gång.

§ 39.

Mom. 1. Lokomotivet skall **draga** alla vagnarne i tåget och får ej skjuta någon vagn framför sig, annat än vid stationsrörelser och

å banan i följande fall, nemligen:

i trafiktåg, då sådant sker till undvikande af fara, till förekommande deraf, att tåget blir qvarstående å banan, eller enligt trafikbefälhafvarens order;

i arbetståg, då vagnskjutning ej kan undvikas.

Mom. 2. Måste för tågs **dragande** 2 lokomotiv användas, skola dessa vara **sammankopplade med hvar andra**.

Till **skjutning bakom** tåg får **hjälplokomotiv** användas endast då sådant är nödvändigt till tågs igångsättande å station eller för att bispringa redan afsändt tåg, som eljest icke förmår framgå.

§ 40.

Mom. 1. För **kopplingen** mellan tendern och närmaste vagnen i tåget an-

svarar lokomotivföraren; för koppling vagnarne emellan är tågchefen ansvarig.

Mom. 2. Vagnar i tåg skola vara sammankopplade enligt af trafikchefen utfärdade särskilda bestämmelser.

Vagnar få ej sammankopplas, så vida ej bufferskifvornas medelpunkter å hvardera vagnen komma att täckas af bufferskifvorna å den andra vagnen.

Mom. 3. Vagn får icke afkopplas, under det tåg är i rörelse, utom i sådana särskilda fall, som af trafikchefen föreskrifvits.

§ 41.

Antalet vagnar i tåg får icke vara större, än att tågets lokomotiv förmår draga vagnarne med i tidtabell bestämd hastighet, icke heller större, än kopplingens hållfasthet tillåter.

§ 42.

Mom. 1. Af hela antalet vagnar i ett tåg skall ett visst antal vara försedt med bemannade **skrubromsar**. **Antalet bemannade skrubroms-vagnar** bestämmes efter banans lutningsförhållanden och tågets hastighet enligt följande tabeller:

Tillägg n:r 4

till

Tjänstgöringsreglementet vid enskilda
bolags för allmän trafik upplåtta
järnvägar för lokomotiv.

(Upphäfver kap. III § 42 och andra däremot svarande föreskrifter angående bromskraften i tåg, framförda med lokomotiv, på grund af Kungl. Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 25 oktober 1910, D. N:r Tbr 1705/10.)

Mom. 1. I hvarje tåg skola axlar till visst antal vara försedda med verksam broms, hvarmed förstås antingen **bemannad skrufbroms** eller ock **tjänstbar genomgående broms**. En skrufbroms anses vara bemannad, om den kan utan dröjsmål sättas i verksamhet af någon bland tågpersonalen. Den genomgående bromsinrättningen skötes af lokomotivföraren.

Hvarje axel räknas som **en lastaxel** utom axel under olastad godsvagn, hvilken räknas som **en half lastaxel**.

Med verksam broms försedd lastaxel benämnes **bromsaxel**.

Förhållandet mellan antalet bromsaxlar och lastaxlar benämnes **bromstal**.

Bromstalet bestämmes efter banans lutningsförhållanden och tågets största tillåtna hastighet enligt nedan intagna tabell, vid hvars tillämpning iakttages

dels att, om vid beräkning af vare sig sammanlagda antalet axlar i tåget eller ock antalet af de axlar, som skola vara bromsade, bråktal uppkommer, detta höjes till närmast högre tal;

dels att bromsad axel å lokomotiv, som framför tåget, eller å lokomotivets tender icke får inberäknas bland de bromsade axlarna;

dels att i tåg med högst fyra vagnsaxlar andra bromsade axlar än lokomotivets eller tenderens icke erfordras.

Bromstal.

Af samtliga vagnsaxlar i tåget skall minst nedannämnda bråkdelen (procenttal) vara försedd med verksam broms:

a) i lutning 10 : 1000 (1 : 100) eller svagare:

| | | |
|--|----------------------|----|
| Vid en hastighet af högst 40 km. pr timme: | $\frac{1}{8} = 12.5$ | %. |
| ” ” ” ” 41—50 ” ” ” | $\frac{1}{6} = 17$ | ” |
| ” ” ” ” 51—60 ” ” ” | $\frac{1}{4} = 25$ | ” |
| ” ” ” ” 61—70 ” ” ” | $\frac{2}{5} = 40$ | ” |
| ” ” ” ” 71—80 ” ” ” | $\frac{1}{2} = 50$ | ” |
| ” ” ” ” 81—90 ” ” ” | $\frac{2}{3} = 67$ | ” |
| ” ” ” öfver 90 ” ” ” | alla. | |

b) i lutning 12 : 1000 (1 : 83):

| | |
|--|-----------------------|
| Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: | $\frac{1}{7} = 14$ %. |
| ” ” ” ” 31—40 ” ” ” | $\frac{1}{6} = 17$ ” |
| ” ” ” ” 41—50 ” ” ” | $\frac{1}{5} = 20$ ” |
| ” ” ” ” 51—60 ” ” ” | $\frac{2}{7} = 29$ ” |
| ” ” ” ” 61—70 ” ” ” | $\frac{1}{2} = 50$ ” |
| ” ” ” ” 71—80 ” ” ” | $\frac{2}{3} = 67$ ” |

c) i lutning 16 : 1000 (1 : 62):

| | |
|--|-----------------------|
| Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: | $\frac{1}{6} = 17$ %. |
| ” ” ” ” 31—40 ” ” ” | $\frac{1}{5} = 20$ ” |
| ” ” ” ” 41—50 ” ” ” | $\frac{1}{4} = 25$ ” |
| ” ” ” ” 51—60 ” ” ” | $\frac{1}{3} = 33$ ” |
| ” ” ” ” 61—70 ” ” ” | $\frac{1}{2} = 50$ ” |

d) i lutning 20 : 1000 (1 : 50):

| | |
|--|-----------------------|
| Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: | $\frac{1}{4} = 25$ %. |
| ” ” ” ” 31—40 ” ” ” | $\frac{1}{3} = 33$ ” |
| ” ” ” ” 41—50 ” ” ” | $\frac{2}{5} = 40$ ” |

e) i lutning 25 : 1000 (1 : 40):

| | |
|--|-----------------------|
| Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: | $\frac{1}{3} = 33$ %. |
| ” ” ” ” 31—40 ” ” ” | $\frac{2}{5} = 40$ ” |

f) i lutning 30 : 1000 (1 : 33):

Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: $\frac{1}{2} = 50$ %.

g) i lutning 35 : 1000 (1 : 28):

Vid en hastighet af högst 30 km. pr timme: $\frac{2}{3} = 60$ %.

Lutningsförhållandet, efter hvilket bromsarnas antal bestämmes, skall beräknas efter den största höjdskillnad, som förefinnes mellan två punkter å banan på 1 000 meters afstånd.

Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande i tabellen här ofvan, skall den i tabellen angifna närmast **svagare** lutningen vara bestämmande för bromsarnas antal.

Mom. 2. Anser lokomotivföraren, att till följd af ogynnsam väderlek eller annat förhållande **flera bromsade axlar äro behöfliga** för tåget, än hvad som här ofvan är bestämdt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas af den befintliga bromskraften.

Mom. 3. Bli år tåg, som är försedt med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis **obrukbar**, skola så många af skrubromsarna å tåget bemannas, att minst samma antal axlar kan bromsas, som här ofvan är bestämdt **vid den största för tåg utan genomgående bromsinrättning fastställda hastigheten**. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas af den tillgängliga bromskraften.

a) då banans största lutning är 1:100.

| Antal bemannade skrub-broms-vagnar. | Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af | | |
|-------------------------------------|---|---|-------------------------------------|
| | t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen. | mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4,2 mil) i timmen. | öfver 45 kilom. (4,2 mil) i timmen. |
| 0 | 2 | 2 | 1 |
| 1 | 3—7 | 3—6 | 2—5 |
| 2 | 8—16 | 7—12 | 6—10 |
| 3 | 17—24 | 13—18 | 11—15 |
| 4 | 25—32 | 19—24 | 16—20 |
| 5 | 33—40 | 25—30 | 21—25 |
| 6 | 41—48 | 31—36 | 26—30 |
| 7 | 49—56 | 37—42 | 31—35 |
| 8 | 57—64 | 43—48 | 36—40 |
| 9 | 65—70 | 49—54 | 41—45 |

b) då banans största lutning är 1:80.

| Antal bemannade skrub-broms-vagnar. | Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af | | |
|-------------------------------------|---|---|-------------------------------------|
| | t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen. | mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4,2 mil) i timmen. | öfver 45 kilom. (4,2 mil) i timmen. |
| 0 | 2 | 2 | 1 |
| 1 | 3—6 | 3—5 | 2—4 |
| 2 | 7—12 | 6—10 | 5—8 |
| 3 | 13—18 | 11—15 | 9—12 |
| 4 | 19—24 | 16—20 | 13—16 |
| 5 | 25—30 | 21—25 | 17—20 |
| 6 | 31—36 | 26—30 | 21—24 |
| 7 | 37—42 | 31—35 | 25—28 |
| 8 | 43—48 | 36—40 | 29—32 |
| 9 | 49—54 | 41—45 | |

c) då banans största lutning är 1 : 60.

| Antal bemannade skrubromsvagnar. | Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af | |
|----------------------------------|---|---|
| | t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen. | mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4,2 mil) i timmen. |
| 1 | 1—5 | 1—4 |
| 2 | 6—10 | 5—8 |
| 3 | 11—15 | 9—12 |
| 4 | 16—20 | 13—16 |
| 5 | 21—25 | 17—20 |
| 6 | 26—30 | 21—24 |
| 7 | 31—35 | 25—28 |
| 8 | 36—40 | 29—32 |
| 9 | 41—45 | |

d) då banans största lutning öfverstiger 1 : 60, bestämmer Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik, i afseende å hvarje bana särskildt, de regler, som för vagnbromsningen skola gälla till till efterrättelse.

Vid jernväg af mindre spårvidd än 4,83 fot får lokomotivet räknas såsom en bemannad skrubromsvagn.

Vagn, försedd med sådan handbroms, som under tågets gång användes till bromsning, inräknas icke bland de vagnar, hvarefter antalet skrubromsvagnar enligt föregående bestämmelser skall rättas.

Mom. 2. Anser lokomotivföraren,

att till följd af ogynsam väderlek, eller derföre att skrufbromsvagnarne äro för litet belastade, eller af något annat giltigt skäl, **flere skrufbromsvagnar äro behöfliga för tåget, än hvad ofvan är stadgadt**, skola sådana vagnar tillsättas, eller i brist deraf, vagnar utan skrufbroms till nödigt antal fränkopplas.

§ 43.

Mom. 1. I tåg, som medför resande, skall **närmast efter lokomotivet** följa åtminstone **en vagn utan resande**.

Trafikbefälhafvaren må dock undantagsvis låta resande taga plats i personvagn närmast lokomotivet.

Mom. 2. Vagn får icke insättas i tåg, om den är i sådant skick, att den icke utan fara för tågets säkra gång kan medfölja.

Skadad vagn får dock tillsättas **sist** i tåget, derest stationsföreståndaren anser sådant utan fara kunna ske.

Mom. 3. **Dressin** eller annat fordon, som ej har spänstiga buffrar och draginrättningar eller ej hvilar på fjädrar, får icke tillkopplas eller på annat sätt vidfästas tåg.

Mom. 4. **Snöplog på egna hjul** får icke tillkopplas framför tåg, som medför resande. Deremot må lokomotiv med **fastskrufvad snöplog** användas fram-

för dylikt tåg, om vederbörande befäl, efter tagen kännedom om snödrifvornas beskaffenhet, anser sådant utan fara kunna ske.

§ 44.

Mom. 1. Öppen vagn, lastad med **levande djur** eller med **lätt antändt gods**, såsom hö, halm, träkol, bomull o. s. v., får icke medtagas i andra än **blandade** och **gods-tåg** och får icke heller, så vidt det kan undvikas, insättas längre fram i tåget, än att minst 6 vagnar finnas mellan den och lokomotivet. Dylik vagn bör, derest resande medfölja tåget, helst hafva sin plats **efter** de vagnar, hvori de resande befinna sig.

Mom. 2. Beträffande vagn, lastad med **krut och andra explosiva ämnen**, eller med **eldfarliga oljor**, följas de regler, som i nådigst fastställda författningar finnas särskildt föreskrifna.

Mom. 3. Måste vagn, lastad med **räler, bjelkar** eller **andra dylika effekter af större längd**, medtagas i tåg, hvarmed resande följa, skall den så insättas i tåget, att den skiljes från närmaste personvagn genom minst **en vagn utan resande**.

§ 45.

På vagn lastade föremål få med af-

seende å **höjd** och **bredd** icke öfverskrida de gränslinier, som angifvas af faststald lastprofil, och med afseende å **längd** icke skjuta utanför vagnsgaflarne så mycket, att fara derigenom kan uppstå för den kopplande, eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller lastadt gods.

§ 46.

Vid vissa, för hvarje tåg bestämda stationer skola **vagnunderreden**, **vagnaxlar** och **vagnshjul** efterses och de sistnämnda särskildt med hammare undersökas.

§ 47.

Tåg får icke lemna station förr, än stationsföreståndaren antingen genom afgangssignal eller på annat sätt derom gifvit order.

§ 48.

Mom. 1. **Tågs hastighet** skall, med iakttagande af nedanstående föreskrifter, rättas efter den i tidtabell, eller skriftlig order, bestämda **tid för gången**.

Mom. 2. Hastigheten får aldrig öfverskrida den **största hastighet**, som vid banan är tillåten, icke heller den, som är medgifven för det lokomotiv, som drager tåget.

Vid sådant tåg å banan, **hvars lokomotiv går med tendern före**, skall hastigheten vara mindre än den största tillåtna, enligt bestämmelser, som genom trafikbefälhafvaren utfärdas, men får dock aldrig öfverskrida 35 kilometer (3.3 mil) i timmen, **eller 1 kilometer på 103 sekunder.**

För tåg, som blifvit afsändt efter ett annat, innan detta senare inkommit på nästa station, äfvensom då tåg passerar **banförening, bankorsning, svängbro** eller **motvexel**, får hastigheten icke vara större än 20 kilometer (1.9 mil) i timmen, **eller 1 kilometer på 3 minuter.**

Då **lokomotiv skjuter vagnar framför sig å banan**, eller verkställer **vagnvexlingar å station**, får hastigheten icke vara större än 10 kilometer (0.9 mil) i timmen, **eller 1 kilometer på 6 minuter.**

Mom. 3. **Utför lutningar** får hastigheten icke vara större, än att den kan med bromsarne säkert afpassas.

Mom. 4. **Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är skyddadt af fast signal**, får hastigheten icke vara större, än att, om nämnda signal fortfarande bibehålles till »stopp», tåget kan stanna på den plats, signalordningens § 4 bestämmer.

Mom. 5. **Vid ingående å station, der tåg skall stanna**, får hastigheten icke vara större än att, på sätt signalordningen

bestämmer, tåget kan stanna **genast**, då stoppsignal gifves.

§ 49.

Förutom då det sker till följd af stadgande i föregående §, skall **hastigheten minskas**,

då tåget passerar ställe, som är utmärkt med grön flagga eller signaltafla,

då människor eller djur finnas å banan framför tåget,

eller då tågpersonalen iakttaget någon annan omständighet, vare sig å banan eller å tåget, som påkallar ett långsammare framgående än eljest.

§ 50.

Tåg skall stanna, förutom då stoppsignal gifves,

så fort ske kan, **då fara är för handen**, och

på de i signalordningen föreskrifna platser, då tåget ankommer till station eller annat ställe, som skall vara skyddadt af fast signalinrättning, men **den fasta signalen antingen helt och hållet saknas** eller, till följd af tjocka, snöyra eller annan orsak, är **otydlig**.

§ 51.

Bromsning skall verkställas, då fara är

för handen, äfven om lokomotivförarens signal dertill icke förnummits.

Så snart bromsning icke längre är behöflig, skola bromsarne genast lossas.

§ 52.

Kan tåg icke gå uppför lutning eller genom snödrifva, må lokomotivföraren, om han anser sådant utan fara kunna ske, **backa** tåget för att derefter med starkare fart åter framgå. Men är tiden inne, då ett efterföljande tåg möjligen skulle kunna inträffa på den plats, der backningen skall ske, får denna icke utföras, förr än stoppsignaler anordnats emot det efterföljande tåget, såsom i § 2 är sagdt, hvarvid afståndet skall räknas från den punkt, lokomotivföraren anser att tåget kommer att uppnå vid backningen. Är banvakt tillstädes, skall signaleringen utföras af denne.

§ 53.

Mom. 1. **Nödgas-tåg stanna å banan** och kan det icke genast fortsätta, skall tågbefälhafvaren ofördröjligen föranstalta om den signalering, som är föreskrifven vid fara å banan.

Äro banvakter tillstädes, skall signaleringen utföras af desse.

Är det ett ensamt lokomotiv, som stannat, och har föraren ej att förfoga öfver annan person än eldaren till verkställande af de föreskrifna signaleringsåtgärderna, skall denne, efter det han i stadgad ordning ombestyrt stoppsignaler åt hvardera hållet (§ 2), genast återvända till lokomotivet.

Mom. 2. Närmaste station skall underrättas om händelsen och stället, der tåget stannat, och skall, om lokomotivföraren så fordrar, hjälplokomotiv dervid påkallas. Sker detta genom telegram, användes formuläret: »**Tåg N:o 03 nära milstolpen 00 begär hjälplok.**»

§ 54.

Är orsaken till tågets uppehåll undanröjd, skall tåget genast fortsätta, hvarvid, i händelse hjälplokomotiv är tillkalladt men icke anländt, tåget skall långsamt framgå, **bevakadt** af en man, som går framför det samma på omkring 900 meters (3,000 fots) afstånd, ständigt visande stoppsignal framåt.

Måste, efter det tåget åter kan sättas i gång, **lokomotivet skjuta vagnarne**, skall, vare sig hjälplokomotiv är tillkalladt eller ej, tåget alltid bevakas genom en förut gående man, såsom i föregående stycke är sagdt.

§ 55.

Mom. 1. Måste, då tåg nödgats stanna å banan, **vagnar kvarlemnade**, skall tågchefen, innan tåget åter sättes i gång, tillse, att de kvarlemnade vagnarne varda säkert bromsade eller förstängda, samt föranstalta om signalering på båda sidor derom, på sätt föreskrifvet är i § 2. Han inberättar händelsen vid ankomsten till nästa station, hvilkens föreståndare utan dröjsmål vidtager åtgärder för de kvarlemnade vagnarnes afhemtning. Måste lokomotivet, som verkställer afhemtningen, skjuta vagnarne framför sig, sker bevakning och signalering enligt § 54, derest ej framför varande station skriftligen eller genom telegram förklarad banan fri.

Mom. 2. Om **vagnar gå loss å banan** från tåg, hvars lokomotiv drager vagnarne, får försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarne, och således icke heller stoppsignal **för den orsakens skull** gifvas, hvarken af tåg- eller banpersonal, så vida ej med säkerhet är känt, att de lossgångna vagnarne stå stilla, utan skall tåget fortsätta till nästa station och händelsen der inberättas, hvarefter med de kvarlemnade vagnarne förfäres såsom i föregående mom. är sagdt.

Mom. 3. Om vagnar gå loss å banan från tåg, hvars lokomotiv skjuter vagnarne framför sig, skall tåget alltid stanna och de lossgångna vagnarne tillkopplas. I dylika fall skola således alltid stoppsignaler gifvas af dem, som märka, att vagnarne gått loss.

§ 56.

Uppkommer eldsvåda å tåg, skall detta ovilkorligen stanna, den vagn, der branden är, genast skiljas från de öfriga och signalering anordnas såsom för fara å banan (§ 2).

Vid släckningen får vatten ej tagas från tendern i större mängd, än lokomotivföraren anser kunna undvaras.

§ 57.

Måste extratåg utsändas **utan att förut vara kungjortt**, eller utsändes tåg från en station, **utan att de i § 27 stadgade telegramutbyten kunnat ske**, skall föraren framgå med synnerlig uppmärksamhet och vid vägöfvergångar och andra ställen å banan, der fara företrädesvis är att vänta, minska hastigheten samt signalera »tåget kommer».

§ 58.

Har tåg stannat på banan för signal till »stopp», **och är den, som för signalen**

ansvarar, icke tillstådes för att gifva upplysning om signalens orsak, må tågbefälhafvaren, i fall han efter verkställd undersökning icke finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i § 54 är sagd.

Märkes ej anledning till fara, sedan tåget, på sätt nyss är sagdt, framgått en sträcka af 2 kilometer (0,2 mil), må lokomotivföraren med skärpt uppmärksamhet å bana och möjligen befintliga signaler, återgifva tåget den i tidtabell föreskrifna hastigheten.

Bilaga till cirkulär n:r 1142.

Tillägg till Tjenstgöringsreglementets
Kap. III § 43 mom. 4.

Jemväl må, på vederbörande banbefäls begäran, s. k. **vingplog** föras med godståg, men skall då vara tillsatt efter sista vagnen i tåget.