

Tredje kapitlet.

---

## Säkerhetsregler.

A. Å banan.

§ 1.

Varje säkerhetsåtgärd skall vidtagas så, som om tåg vore att vänta i vilket 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 vardera sidan om det ställe, där faran är, och på så stort avstånd därifrån, att ankommande tåg säkert hinner stanna, utan att uppnå det farliga stället.

Detta avstånd skall vara:

om banan **lutar utför mot** det farliga stället, minst 900 meter för tåg med större hastighet än 45 kilometer i timmen och för andra tåg minst 600 meter; skolande i bägge fallen avståndet ökas med omkring 300 meter, därest väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp, samt

om banan **stiger uppför mot** det farliga stället eller är **horisontel**, omkring 600 meter för tåg av vad slag som helst.

Signaleringen skall ombestyras **först åt den sida**, varifrån tåg först väntas.

Den, som skall utföra signaleringen, måste, så fort ske kan, skynda fram längs banan till behörigt avstånd och därvid 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 avstånd av omkring 1500 meter antingen **station** eller annat ställe med **huvudsignal**, skall han underrätta den, som därstädes ansvarar för signaleringen, att fara är för handen, så att denne må kvarhålla ankommande tåg och sålunda skydda det farliga stället från den sidan.

Stoppssignaler å banan skola alltid, därest tillgång på personal sådant medgiver, utföras med både **handsignal** och **knalldosor**.

Knalldosornas utläggning tillgår sålunda, att 2 knalldosor, en på vardera rälen, den ena ett stycke längre bort än den andra, utläggas på det avstånd ovan är sagt.

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

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

## § 3.

Större underhålls- eller byggnadsarbete å banan, vilket kan komma att hindra tågs regelbundna gång, får icke företagas utan att trafikbefälhavaren blivit därom underrättad, icke heller utan att vederbörande banbefäl uppgivit till närmaste station på vardera sidan om arbetsstället de tider, under vilka arbetet kommer att pågå.

Däremot få mindre arbeten för underhållet, såsom spårens riktande, utbyte av räl eller sliper m. m., vilka sannolikt icke kunna föranleda uppehåll för tåg, företagas utan sådana anmälanden.

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

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

## § 4.

**Vagn får ej tagas ut på banan**, utan att trafikbefälhavaren sådant medgivit och därom underrättat de båda stationer, mellan vilka vagnen skall uttagas.

Övriga säkerhetsregler, så väl för det fall, då **vagnen är i gång**, som då den är **stillstående**, utfärdas av trafikbefälhavaren.

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

## § 5.

För uttagande av **dressin** eller annat mindre fordon, som jämte innehavande last är lika lätt undanflyttat från banan, erfordras intet särskilt meddelande till trafikbefälet, men dylikt fordon får dock ej å banan utföras, utan att nödigt manskap under någons av banpersonalen uppsikt medföljer, för att vid behov och i tillräckligt god tid före tågs ankomst lyfta fordonet från banan.

Å nu ifrågavarande fordon skola nattetid och i tjocka föras lyktor, visande **rött sken** och vid dagsljus **röd flagga**, på sätt av trafikbefälhavaren närmare föreskrives.

## § 6.

**Lösa föremål** få icke uppläggas utmed banan annat än utanför normalsektionens gränslinje och aldrig närmare denna linje än vad trafikbefälhavaren föreskrivit.

## § 7.

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

## § 8.

**Vägövergång**, där 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 därefter rätta stängningen, så att intet uppehåll för tåg och ingen våda för vägfarande uppstår. Natetid och i tjocka, eller i fall utsikten längs banan eljest är skymd, skall stäng-

ningen 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 vägövergången genast öppnas för de vägfärande.

### § 9.

Är någon del av banan så ojämn, eller finnes någon annan anledning därtill, att **tåg får endast långsamt framgå**, skall på minst 300 meters avstånd utanför vardera änden av sådan bandel varsamhetssignal visas sålunda, att man från ett annalkande tåg har den **första signalen till vänster och den andra till höger**. Dylik signal får vid dagsljus givas med grön flagga eller grön tavla, planterad å vederbörlig sida av banan; eljest av signalkarl.

### § 10.\*)

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 givas.

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 8 juli 1909.

Har vagn gått loss, skall denne genom banbevakningens försorg, så fort ske kan, förstängas samt signalering på bägge sidor anordnas, såsom vid fara å banan (§ 2) är föreskrivet.

Alla handsignaler, som givas å ett förbigående tåg, skola av banpersonalen genast **repeteras**, så att de bliva väl synliga för tågpersonalen.

### § 11.

Den, som från banan givit stoppsignal till tåg, skall skynda fram till tågbefälhavaren för att uppgiva orsaken till signalen.

### § 12.

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

### § 13.

Om tåg stannar å banan, larmsignal gives från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dennes omedelbara närhet, eller annan **händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp**, skall var och en av banpersonalen, som utan fara för säkerheten å banan kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället



och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågchefen eller den bland de närvarande, vilken högsta befälet utövar.

## B. Å stationerna.

### § 14.

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

### § 15.

**Lösa vagnar** skola vara avställda innanför hinderpålar, så att stationsrörelser och vagnflyttningar obehindrat kunna försiggå på tillstötande spår. De lösa vagnarne skola jämväl vara så förstängda, att de icke av blåst kunna föras ut på huvudspåret.

### § 16.

**Stationsur** skall dagligen jämföras med eller ställas efter huvudstationens

ur, i den ordning, som av trafikbefälhavaren blivit bestämd.

### § 17.

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

### § 18.

**Växel skall ställas för det spår, varå tåg skall framgå**, och då tåg passerar motväxel, skall denne antingen skötas av spårväxlare, eller vara låst, eller ock annorledes säkert fästad.

### § 19.

**Stationsrörelse eller vagnflyttning utanför gränsen av stations spårrområde** åt det håll, varifrån tåg väntas, får icke pågå inom de sista 5 minuterna före tågets beräknade ankomsttid.

Måste stationsrörelse ske under en tid av 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»** givas åt det ankommande tåget.

## § 20.

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

## § 21.

Stations- och tågpersonalen skall  
skyndsamt och med ordning verkställa  
vad som hörer till betjänandet av tåg,  
då dessa äro inne å station, så att uppe-  
håll därstädes utöver den bestämda  
tiden undvikas; och skall allt, som på  
förhand kan göras för ferm befordran  
av ett tåg, av stationspersonalen vara  
undångjort före tågets ankomst.

## § 22.

**Skall tågpersonalen särskilt varskos,**  
innan tåg insläppes på station, där det  
enligt order skall stanna, såsom t. ex.  
då det för tåget avsedda genomgångs-  
spår, till följd av tågmöte eller annan  
orsak, icke är klart förbi yttersta växeln  
på stationens andra ände, skall infarts-  
signalen bibehållas till »stopp», intill  
dess att lokomotivföraren blivit under-  
rättad om den befintliga anledningen  
till fara, varefter signalen ändras till  
»varsamhet».

## § 23.

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

Dessutom skall nattetid och i tjocka, såvida ej stationsföreståndaren av trafikbefälhavaren underrättats, att tågpersonalen redan fått order om det extra uppehållet, det ytterligare försiktighetsmått varda iakttaget, att 2 knalldosor utläggas omkring 100 meter utanför stationens yttersta växel åt det håll, varifrån tåget väntas.

Först sedan stationsföreståndaren låtit giva lokomotivföraren besked om, att tåget skall kvarhållas å stationen samt anledningen därtill, må infartssignalen förändras till »varsamhet».

## § 24.

Är infartssignal i olag vid det tillfälle, då tåg måste stanna utanför stations spår område, skola utanför detta områdes gräns stoppsignaler givas på sätt i § 19 är sagt.

## § 25.

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

Extratåg benämnes med littera, eller ock efter utgångs- och bestämmelsestationen samt avgångstiden från den förra, t. ex. »Tåg. Litt. B» eller ock: »extratåg Göteborg—Falköping 10,30 f. m.».

## § 26.

*Mom. 1.* **Tjänstgöringstidtabell** eller såsom sådan gällande order skall ange, vid vilka stationer tåg skola möta eller förbigå andra tåg. Det åligger stationsföreståndare att, genast efter det han emottagit ny tidtabell, genom telegram till trafikbefälhavaren bekräfta detta samt, om tabellen gäller genom telegraf kungjort extratåg eller fördröjt tåg, repetera de bestämmelser för tåget, som röra stationen.

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

**Stationsföreståndare får icke under något villkor på eget bevåg avvika från tidtabells bestämmelser om tågs möten och förbigång.** Även om tåg är aldrig så länge fördröjt genom inväntande av annat tåg, som skall möta eller förbigå, får det icke avsändas, förr än det andra inkommit, så framt ej trafikbefälhavaren dessförinnan annorlunda bestämt.

## § 27.

*Mom. 1.* Tåg får icke avsändas från station, förr än tåg, som förut avgått åt samma håll, antingen inkommit till nästa station eller passerat annat ställe, där telegrafpåpassning äger rum, eller ock avvikit på annan bana än den, varå det efterföljande tåget skall framgå.

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

## »Tåg in».

När tåg avgår från eller förbisläppes station, telegraferas, ävenledes ofördröjligen, till nästa i tågets väg belägna station med telegrafpåpassning:

## »Tåg ut».

Då trafikbefälhavaren anser att, till följd af livligare trafik, tågrubbning eller annan orsak, större försiktighet med hänsyn till telegraferingen om tågens gång erfordras, giver han order, att dessutom skall till efterrättelse gälla det, som föreskrives i det nu följande momentet.

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

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

»Kan N:o 01 avgå?».

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

»Klart för N:o 01».

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

»Hinder för N:o 01». (Skälet uppgives därjämte i korthet.)

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

»Nu kan N:o 01 avgå»,

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

Stationsföreståndare, som, enligt vad ovan är sagt, avgivit ett sådant svar som: »klart för N:o 01» eller: »nu kan N:o 01 avgå», står i ansvar för, att varken tåg eller vagn utsläppes från hans station åt det håll, varifrån tåget

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

*Mom. 4.* Telegram av ovan föreskrivna slag införas i därtill avsedda böcker enligt vad trafikbefälhavarens särskilda bestämmelser härom innehålla.

*Mom. 5.* Är telegrafan i olag, eller svarar icke, trots täta kallelser, den station, som blivt tillfrågad, må dock tåg avsändas eller förbisläppas, så vida ingen händelse inträffat, som giver 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 avsänt tågs gång till samma station; dock skall stationsföreståndaren, innan han avsänder eller förbisläpper tåget, tillställa lokomotivföraren **skriftligt meddelande** därom, att stadgade telegramutbyten icke kunnat ske. Enahanda meddelande skall ock trafikbefälhavaren ofördröjligen delgivas.

*Mom. 6.* I nödfall, såsom t. ex. då hjälplokomotiv måste utgå, må trafikbefälhavaren giva order därom, att tåg skall avsändas från station förr än tåg, som förut avgått åt samma håll, inkom-



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

## § 28.

*Mom. 1.* När tåg skola mötas, eller då tåg skall förbigå ett annat, måste bägge tågen ovillkorligen stanna å mötes- eller förbigångsstationen, således även det tåg, för vilket tidtabellen icke angiver 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 avsändas, innan det mötande tåget fullständigt inkommit.

Intetdera av mötande tåg får avsändas, utan att det andras befälhavare förklarar, att **banan är klar** på den sida om stationen, varifrån han kommit.

Genom en sådan förklaring har tågchefhavaren tagit på sitt ansvar, att från hans tåg icke efterlämnats någon vagn på banan, samt

att, så vitt 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 försenat mer än 15 minuter efter i tidtabellen utsatt avgångstid, skall underrättelse härom meddelas trafikbefälhavaren i den ordning, denne föreskrivit. Trafikbefälhavaren vidtager då nödiga mått och steg, så att övriga tåg ej må onödigt uppehållas; skolande därvid snälltåg i första rummet tillgodoses och därefter andra persontåg.

### § 30.

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

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

**eller ock** på efterföljande sätt.

Trafikbefälhavaren 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 kvarhållas, tills det mötande tåget dit inkommit, varvid telegrammet avfattas efter detta formulär:

»Kvarhåll tåg N:o 06, tills N:o 07 inkommit».

Föreståndaren å den nya mötesstationen underrättar då genast vederbörande av stationens personal därom, att tågmöte skall äga rum, och, i fall det tåg, som skall kvarhållas, till äventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse även åt det tågets personal. Han övertygar sig utan dröjsmål om, att för övrigt allting är klart för det förestående tågmötet (jämför §§ 22 och 23), varefter han genast svarar:

»Tåg N:o 06 kvarhålls, tills N:o 07 inkommit».

När trafikbefälhavaren emottagit detta svar, telegraferar han till den station, där mötet eljest skulle ägt rum:

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

Då stationsföreståndaren emottagit denna order, svarar han:

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

samt lämnar en avskrift av trafikbefälhavarens telegram till såväl loko-

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

»Delgivet och förstått»

N. N.

N. N.

Tågbefälhavare. Lokomotivförare., varefter han om förändringen underrättar de stationer, som hava telegrafpåpassning och ligga i tågets väg till den nya mötesstationen.

*Mom. 2.* Finner stationsföreståndare, som emottagit telegram enligt i föregående mom. först angivna formulär, att, till följd av 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 uppgives i korthet).

Frågan om detta tågmöte skall då förfalla.

### § 31.

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

a) Är det **föregående** tåget försenat, telegraferar trafikbefälhavaren till den **nya förbigångsstationen**, att det förse-

nade tåget skall där kvarhållas, varvid telegrammet avfattas efter följande formulär:

»Kvarhåll 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 av stationens personal om, att förbigång skall äga rum, och, i fall det tåg, som skall kvarhållas, till äventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse även åt det tågets tågbefälhavare och lokomotivförare. Han övertygar sig utan dröjsmål om, att för övrigt allting är klart för utförandet av den anbefallda åtgärden, varefter han genast svarar:

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

Därefter underrättar han om förändringen så väl den station, där förbigång eljest skulle ägt rum, som de mellan denna och den nya förbigångsstationen belägna stationer, vilka hava telegrafpåpassning.

b) Är det **etterföljande** tåget försenat, telegraferar trafikbefälhavaren först till den **nya** förbigångsstationen, såsom nyss är sagt, och sedan han därifrån emottagit behörigt svar, tele-

graferar han till den station, där förbigång eljest skulle ägt rum:

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

Stationsföreståndaren svarar:

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

samt underrättar om förändringen dels tågbefälhavaren och lokomotivföraren å vardera tåget, vilkas erkännanden tagas på sätt i § 30 mom. 1 är föreskrivet, dels de stationer, som hava telegrafpåpassning och ligga i tågens väg till den nya förbigångsstationen.

### § 32.

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

Mottager stationsföreståndaren icke personligen telegram rörande förändring av möte eller förbigång, skall den, som vid telegrafapparaten tjänstgör, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, vilken alltid är skyldig att i telegramboken egenhändigt inskriva och underteckna det svar, som skall till trafikbefälhavaren avtelegraferas.

### § 33.

Är telegrafen i olag, så att ovan föreskrivna regler för ändring av tågs

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

### § 34.

**Då extratåg framgår**, skall i den ordning, trafikbefälhavaren föreskriver, tågpersonalen å varje tåg, som möter, förbigår eller förbigås av 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 hava möte och förbigång på samma stationer som det tåg, vilket förer extratåg-signalen.

### § 35.

Stationsföreståndare, som emottagit **begäran om hjälplokomotiv** från ett tåg, som stannat mellan stationen och närmast därintill belägna station, skall, därest uppeldat 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 uppeldat lokomotiv

icke att tillgå, skall stationsföreståndaren genom telegram förbereda närmaste station, där reservlokomotiv är förlagt, att dettas tjänst erfordras. I vartdera fallet telegraferar han samtidigt till trafikbefälhavaren, vilken, när hjälplokomotivet skall sändas från sistnämnda eller annan station, därom utgiver nödiga order.

### C. För tågen.

#### § 36.

**Tågbefälhavare** 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 avlägsna sig från detsamma.

*Mom. 2.* Utan vederbörligt tillstånd må ingen annan taga plats på lokomotiv, än den vars tjänst därtill berättigar honom.

#### § 38.

Såväl tågbefälhavare som lokomotivförare 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, nämligen:
- i trafiktåg, då sådant sker till undvikande av fara, till förekommande därav, att tåget blir kvarstående å banan, eller enligt trafikbefälhavarens order;
  - i arbetståg, då vagnskjutning ej kan undvikas.

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

Till **skjutning bakom** tåg får hjälplokomotiv användas endast då sådant är nödvändigt till tågs igångsättande å station eller för att bispringa redan avsänt 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 av trafikchefen utfärdade särskilda bestämmelser.

Vagnar få ej sammankopplas, så vida ej buffertskivornas medelpunkter å vardera vagnen komma att täckas av buffertskivorna å den andra vagnen.

*Mom. 3.* Vagn får ej avkopplas, under det tåg är i rörelse, utom i sådana särskilda fall, som av trafikchefen föreskrivits.

## § 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.* I varje tåg skola axlar till visst antal vara försedda med verk- sam broms, varmed förstås antingen

---

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 25 oktober 1910.

**bemannad skruvbroms** eller ock **tjänstbar genomgående broms**. En skruvbroms anses vara bemannad, om den kan utan dröjsmål sättas i verksamhet av någon bland tågpersonalen. Den genomgående bromsinrättningen skötes av lokomotivföraren.

Varje axel räknas som **en lastaxel** utom axel under olastad godsvagn, vilken räknas som **en halv 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 vars tillämpning iakttages

**dels** att, om vid beräkning av vare sig sammanlagda antalet axlar i tåget eller ock antalet av 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.

Av 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 av 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 » » »	$\frac{2}{3} = 67$	»
» » » över 90 » » »	alla.	

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

Vid en hastighet av 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 av 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 av högst 30 km. pr timme:	$\frac{1}{3} = 33$	%.
» » » » 31—40 » » »	$\frac{1}{3} = 33$	»
» » » » 41—50 » » »	$\frac{2}{5} = 40$	»

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

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

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

Vid en hastighet av högst 30 km. pr timme:  $\frac{3}{5}=60\%$ .

Lutningsförhållandet, efter vilket bromsarnas antal bestämmes, skall beräknas efter den största höjdskillnad, som förefinnes mellan två punkter å banan på 1000 meters avstånd.

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

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

*Mom. 3.* Bliir å tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis **obrukbar**, skola så många av skruvbromsarna å tåget bemannas, att minst samma antal axlar kan bromsas, som

här ovan är bestämt vid den största för tåg utan genomgående bromsinrättning fastställda hastigheten. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas av den tillgängliga bromskraften.

### § 43.

*Mom. 1.\*)* I tåg, som har en största tillåten hastighet av mer än 40 kilometer i timmen eller medför mer än 40 vagnsaxlar, skall den närmast lokomotivet gående vagnen eller den närmast lokomotivet befintliga avdelningen i densamma vara avstängd för resande.

I tåg med en största tillåten hastighet av mer än 60 kilometer i timmen skall sistnämnda skyddsavdelning räcka minst 8 meter från vagnens främsta bufferthuvuden.

Tåg, sammansatt av ett tanklokomotiv jämte högst 10 vagnsaxlar och med en största tillåten hastighet av högst 55 kilometer i timmen, får framföras utan skyddsvagn eller skyddsavdelning, såvida tågets samtliga axlar, lokomotivs löpaxlar dock undantagna, äro försedda med tjänstbara genomgående brom-

---

\*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 13 januari 1912.

sar, som kunna sättas i verksamhet såväl från lokomotivförarens plats som ock från samtliga vagnar av annan tågpersonal och av resande.

Angående motorvagn bestämmer Kungl. Järnvägsstyrelsen särskilt för varje fall, vilket utrymme skall hållas fritt från resande.

Tjänstgörande järnvägs- och postpersonal, militär i trupptåg samt personer, vilka som vårdare åtfölja djur, räknas icke som resande i förenämnda hänseende.

Trafikbefälhavaren må tillfälligtvis, då iakttagande av bestämmelserna i detta moment skulle vålla synnerlig olägenhet, medgiva undantag därifrån.

*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, därest stationsföreståndaren anser sådant utan fara kunna ske.

*Mom. 3.* **Dressin** eller annat fordon, som ej har spänstiga buffrar och draginrättningar eller ej vilar 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. Däremot må lokomotiv

med **fastskruvad snöplog** användas framför dylikt tåg, om vederbörande befäl, efter tagen kännedom om snödrivornas beskaffenhet, anser sådant utan fara kunna ske.

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

#### § 44.

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

*Mom. 3.* Måste vagn, lastad med **räler, bjälkar** eller **andra dylika effekter av större längd**, medtagas i tåg, varmed 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 avseende å **höjd** och **bredd** icke överskrida de gränslinjer, som angivas av fastställd lastprofil, och med avseende å **längd** icke skjuta utanför vagnsgavlarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande, eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller lastat gods.

## § 46.

Vid vissa för varje tåg bestämda stationer skola **vagnsunderreden**, **vagnsaxlar** och **vagnshjul** efterses och de sist nämnda särskilt med hammare undersökas.

## § 47.\*)

**Tåg får icke lämna station, förrän stationsföreståndaren givit avgångssignal.** Ej heller får tåg, som stannat vid håll- eller lastplats utan telegrafpåpassning, eller vilket gjort uppehåll å banan av annan anledning än stoppsignal, given från bevakad huvudsignal, avgå, förrän avgångssignal givits av tågchefhavaren.

## § 48.

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

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1913.

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

Vid sådant tåg å banan, vars lokomotiv går med tendern före, skall hastigheten vara mindre än den största tillåtna, enligt bestämmelser, som genom trafikbefälhavaren utfärdas, men får dock aldrig överskrida 35 kilometer i timmen eller 1 kilometer på 103 sekunder.

För tåg, som blivit avsänt efter ett annat, innan detta senare inkommit på nästa station, ävensom då tåg passerar **banförening, bankorsning, svängbro** eller **motväxel**, får hastigheten icke vara större än 20 kilometer i timmen eller 1 kilometer på 3 minuter.

Då lokomotiv skjuter vagnar framför sig å banan eller verkställer vagnsväxlingar å station, får hastigheten icke vara större än 10 kilometer i timmen eller 1 kilometer på 6 minuter.

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

*Mom. 4.* Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är skyddat av huvudsignal, 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, där tåg skall stanna, får hastigheten icke vara större, än att, på sätt signalordningen bestämmer, tåget kan stanna genast, då stoppsignal gives.

### § 49.

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

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

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 gives,

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

på de i signalordningen föreskrivna platser, då tåget ankommer till station eller annat ställe, som skall vara skyddat av huvudsignal, men **huvudsignalen antingen helt och hållet saknas** eller, till följd av tjocka, snöyra eller annan orsak, är **otydlig**.

## § 51.

**Bromsning skall verkställas, då fara är för handen, även om lokomotivförarens signal därtill icke förnummits.**

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

## § 52.

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

## § 53.

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

Äro banvakter tillstädes, skall signaleringen utföras av dessa.

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

*Mom. 2.* Närmaste station skall underrättas om händelsen och stället, där tåget stannat, och skall, om lokomotivföraren så fordrar, hjälplokomotiv därvid 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, varvid, i händelse hjälplokomotiv är tillkallat men icke anlant, tåget skall långsamt framgå, **bevakat** av en man, som går framför detsamma på omkring 900 meters avstånd, ständigt visande stoppsignal framåt.

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

## § 55.

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

*Mom. 2.* Om vagnar gå loss å banan från tåg, vars lokomotiv drager vagnarne, får försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarne och således icke heller stoppsignal för **den orsakens skull** givas varken av 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 där inberättas, varefter med de kvarlämnade vagnarne förfares såsom i föregående mom. är sagt.

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

### § 56.

**Uppkommer eldsvåda å tåg**, skall detta ovillkorligen stanna, den vagn, där branden är, genast skiljas från de övriga 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 kungjort**, eller utsändes tåg från en station, **utan att de i § 27 stadgade telegramutbyten kunnat ske**, skall föraren framgå med synnerlig uppmärksamhet och vid vägövergångar och andra ställen å banan, där fara företrädesvis är att vänta, minska hastigheten samt signalera »tåg kommer».

### § 58.

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

ansvarar, icke tillstüdes för att giva upplýsning om signalens orsak, må tågbefälhavaren, i fall han efter verkställd undersökning icke finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i § 54 är sagt.

Märkes ej anledning till fara, sedan tåget, på sätt nyss är sagt, framgått en sträcka av 2 kilometer, må lokomotivföraren med skärpt uppmärksamhet å banan och möjligen befintliga signaler, återgiva tåget den i tidtabell föreskrivna hastigheten.

---