

## Säkerhetsordning.

### A. Å linjen.

#### § 29.

Varje säkerhetsåtgärd skall vidtagas så, Vidtagande av säkerhetsåtgärd. som om tåg vore att vänta i vilket ögonblick som helst.

#### § 30.

*Mom. 1.* Är banan i olag eller är annan fara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras på ömse sidor om det farliga stället och på så stort avstånd från detta, att ankommande tåg säkert hinner bringas till stopp, innan det uppnått det farliga stället. Fara å banan, så att tåg ej får framgå.

*Mom. 2.* Om banan lutar mot det farliga stället, skall detta avstånd vara minst 900 meter; men, därest väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp, skall det ökas till omkring 1,200 meter.

Om banan stiger mot det farliga stället eller är vågrät skall avståndet vara omkring 600 meter.

*Mom. 3.* Stoppsignalerna skola utgöras av två knalldosor, anbragta en på vardera rälen, den

ena ett stycke längre bort än den andra, och av röd signaltavla eller röd signalflagga eller rött sken från signallykta.

*Mom. 4.* Signaleringsstället skall bevakas av signalkarl, som skall ansvara för att signalen från tavla, flagga eller lykta göres väl synlig för personalen å tilläventyrs ankommande tåg. Måste signalkarl avlägsna sig från signaleringsstället för att vidtaga andra erforderliga säkerhetsåtgärder, innan bevakningen övertagits av annan signalkarl, skall han utlägga ytterligare två knalldosor på 200 meters avstånd från de första utläggningsställena åt det eller de håll, varifrån tåg kan väntas.

*Mom. 5.* Signaleringen skall först ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas. Signalgivare skall därför, så fort ske kan, skynda längs banan åt detta håll, till dess han kommit på föreskrivet avstånd från det farliga stället, och därunder ständigt visa stoppsignal framåt. Märker han, innan han uppnått behörigt avstånd, tåg komma, skall han ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal framåt.

*Mom. 6.* Är banan dubbelspårig förfares på liknande sätt. Därest båda spåren äro ofarbara, skola stoppsignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen. Därest endast det ena spåret är ofarbart, skola stoppsignaler anordnas endast för detta spår och åt båda hållen.

*Mom. 7.* Närmaste plats, försedd med telegraf eller telefon och med huvudsignal, med vilken tågs framförande mot det farliga stället kan förbjudas, skall dessutom så fort

som möjligt underrättas, att tåg icke får framsläppas; dock får utsättandet av stoppsignaler härför icke försummas. Är plats, som sålunda erhåller underrättelse, icke station, skall underrättelsen genast därifrån vidarebefordras till den av de båda närmaste, på ömse sidor liggande stationerna, som först kan anträffas.

Station, som mottagit sådan underrättelse, är skyldig att ofördröjligen med anlitande av telegraf eller telefon till närmaste station på motsatta sidan om det farliga stället anmäla hinder för tåg enligt bestämmelserna i § 57, mom. 10 och dessutom om förhållandet underrätta dels varje annan plats, som tilläventyrs ligger mellan dessa båda stationer och är försedd med huvudsignal, dels tågledaren.

*Mom. 8.* Anbragta stoppsignaler få under inga förhållanden indragas eller utbytas mot varsamhetssignaler annat än på föranstaltande av arbetsledaren. Sedan dylik indragning eller dylikt utbyte skett, skall arbetsledaren skriftligen eller medelst ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen undertecknat meddelande härom underrätta endera av de närmaste stationerna å ömse sidor, vilken station skall härom underrätta stationen å andra sidan om det farliga stället i förekommande fall i samband med återkallande av hinderanmälan (se § 57, mom. 10).

*Mom. 9.* Å bandel, där elektrisk drift är anordnad, gäller dessutom, att, om en eller flera sektioner av den elektriska kontaktledningen måste urkopplas, de avstånd från det farliga stället, å vilka stoppsignaler skola anordnas, skola beräknas från yttre gräns-

punkterna för den eller de sektioner av kontaktledningen, inom vilken eller vilka det farliga stället är beläget.

I mom. 7 föreskrivna underrättelser skola i sådant fall jämväl sändas till elektroingenjören, närmaste ställe där elektrisk ström tillföres kontaktledningen och lättast anträffbara banvakt och ledningspersonal. I anmälan skola jämväl i erforderliga fall uppgivas numren eller annan beteckning å de båda yttre gränspunkterna för den eller de sektioner av kontaktledningen, inom vilken resp. vilka det farliga stället är beläget.

### § 31.

*Underhålls-  
och bygg-  
nadsarbete å  
linjen.*

*Mom. 1.* Underhålls- och byggnadsarbete å linjen, som ej föranletts av i §§ 30 eller 37 nämnt förhållande utan är på förhand planerat, indelas i två klasser, benämnda klass A och klass B.

Med arbete av klass A förstås arbete av den art, att det kan komma att utgöra hinder för tågs framförande förbi arbetsplatsen, och med arbete av klass B förstås arbete av den art, att tåg under arbetets utförande kan framföras förbi arbetsplatsen, ehuru möjligen endast med nedsatt hastighet.

*Mom. 2.* Vid utförandet av underhålls- eller byggnadsarbete å linjen skall lämplig tjänstehavare beordras att vara arbetsledare, och skall arbetsledaren vara närvarande å arbetsplatsen under arbetets gång samt ansvara för signaleringen och övriga säkerhetsåtgärder.

*Mom. 3.* Arbete av klass A får ej företagas, förrän banmästaren eller annan därtill

bemyndigad tjänsteman hos tågledaren gjort framställning om linjedisposition och därvid angivit den tid, dispositionen erfordras, och den stationssträcka eller det spår därå, som behöver disponeras, samt tågledaren bestämt tiden därför och ställt viss stationssträcka eller visst spår å dylik till förfogande. Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen är klar och anmälan härom enligt mom. 11 lämnad till vederbörande station minst 5 min. före den tidpunkt, då tåg skall utgå å sträckan.

*Mom. 4.* Order om linjedisposition skall delgivas den, som gjort framställning om dispositionen, vederbörande baningenjör, banmästare samt de stationer, mellan vilka dispositionen skall äga rum.

*Mom. 5.* Ordern skall av nämnda stationer kvitteras. Nämnda stationer skola hava tåg-anmälningsskyldighet för de tåg, som närmast före och närmast efter dispositionen skola framgå å den disponerade sträckan även om de enligt tjänstgöringstidtabellen skulle vara därifrån befriade.

*Mom. 6.* Måste i och för arbetets utförande antingen elektrisk matare- eller kontaktledning göras spänningslös eller avbrott i båda rälssträngarna samtidigt anordnas, så att tåg till följd av någon av dessa orsaker hindras att framgå, varom i sådant fall uppgift skall lämnas vid ingivandet av framställningen om linjedispositionen, skall tågledaren samråda med vederbörande ban- och maskinbefäl, innan tillstånd till arbetets utförande får meddelas. Ordern om dispositionen skall i dylikt fall meddelas jämväl banmästare, ledningspersonal

och samtliga stationer vid den bandel, som beröres av urkopplingen.

Angående anmälan om hinder, då linjedispositionen skall börja, se § 57, mom. 10.

*Mom. 7.* Arbete av klass B får utföras utan anmälan till tågledaren. Dock skall, då hastighetsminskning för dylikt arbete erfordras, banmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underrätta stationerna å ömse sidor om arbetsplatsen om arbetet, arbetsplatsens belägenhet och om den hastighet, med vilken arbetssträckan under tiden får befaras; och skola nämnda stationer ombestyras, att förare å tåg, som skall framgå förbi arbetsplatsen, genom skriftlig order härom underrättas antingen å stationen ifråga eller å närmast föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll.

Vad ovan sagts om banmästares skyldighet att lämna underrättelse vid erforderlig hastighetsminskning gäller även linjemontör.

*Mom. 8.* Arbetsplatsen skall vara skyddad av stoppsignaler, då tåg ej får framföras förbi arbetsplatsen,

av varsamhetssignaler, då tåg får framföras förbi arbetsplatsen, ehuru endast med nedsatt hastighet.

*Mom. 9.* När stoppsignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 30, mom. 2—4, dock får signalkarlen i detta fall icke avlägsna sig från signaleringsstället annat än under dagen, i vilken händelse röd signaltafva alltid skall finnas uppställd och fyra knalldosor, på sätt i § 30, mom. 4 angives, skola vara utlagda.

*Mom. 10.* När varsamhetssignaler skola anordnas, skall signaleringen ske enligt bestämmelserna i § 37.

*Mom. 11.* Angående indragning eller förändring av signaler samt anmälan härom gäller vad som sagts i § 30, mom. 8.

## § 32.

*Mom. 1.* För uttagning å linjen av vagn Uttagning av vagn å linjen. erfordras, vare sig uttagningen skall ske för järnvägens eller trafikants räkning, förvärvande, på sätt i § 31, mom. 3 säges, av linjedisposition å viss stationssträcka eller visst spår å dylik efter framställning av banmästaren eller stationsföreståndaren. Ordern härom skall, med angivande av tiden för dispositionen, den plats, varifrån vagn skall utföras, där vagn skall lossas eller lastas, varifrån vagn skall avhämtas och dit vagn skall införas samt sättet för vagnens förflyttande, delgivas vederbörande baningenjör och banmästare samt de stationer, mellan vilka linjedispositionen skall äga rum. Plats å linjen angives härvid med hänsyn till dess läge i förhållande till kilometerpåle eller på annat tydligt sätt.

Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen är klar och anmälan härom enligt mom. 13 lämnad till vederbörande plats minst 5 min. före den tidpunkt, då tåg skall utgå å stationssträckan.

*Mom. 2.* Ordern skall av nämnda stationer kvitteras. Nämnda stationer skola hava tåganmälningsskyldighet för de tåg, som närmast före och närmast efter linjedispositionen framgå å den disponerade sträckan även

om de enligt tjänstgöringstidtabellen skulle vara därifrån befriade.

Angående anmälan om hinder, då vagnuttagning skall börja, se § 57, mom. 10.

*Mom. 3.* Vagnarna förflyttas antingen med handkraft eller med lokomotiv. Vid utförandet kunna vagnarna dessutom avkopplas från tåg, varvid avkopplingen dock ej får ske under tågets gång.

*Mom. 4.* Vid vagnuttagning skall den, som begärt dispositionen, beordra viss tjänsteman att vara tillsyningsman, och skall denne föra befälet vid vagnuttagningen och ansvara för alla honom påvilande säkerhetsåtgärder. Innan uttagningen verkställs, skall tillsyningsmannen hava av stationsföreståndaren erhållit besked, att hinder för uttagningen ej möter och, där rörlig bro finnes å den disponerade sträckan, att brovakten är underrättad om vagnuttagningen. Han skall ock hava undersökt de bromsar, som skola vara bemannade.

*Mom. 5.* När vagnar skola framföras med handkraft, skola desamma vara försedda med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med 55 km. hastighet. Hastigheten vid framförandet får icke vara större än att manskapet säkert kan hava vagnarna i sin hand och aldrig överstiga 20 km.

*Mom. 6.* När vagnar skola framföras med särskilt lokomotiv, leder tillsyningsmannen rörelsen medelst växlingssignaler. Hastigheten får i dylikt fall uppgå till högst 40 km. i timmen, och skola vagnarna vara utrustade med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med nämnda hastighet.

*Mom. 7.* Vagnar, som samtidigt framföras



å linjen, skola vara sammankopplade. Under det å linjen utförda vagnar, som framföras med handkraft eller med skjutande lokomotiv, äro i gång, skall en signalkarl hava sin plats å främsta vagnen för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen: »tåg kommer».

*Mom. 8.* Då vagn hålles stilla, skall den säkert bromsas eller förstängas.

Då vagn skall hållas stilla å linjen under längre tid än 10 minuter, skola stoppsignaler anordnas på sådant sätt, som föreskrives i § 30, mom. 1—3, dock att i detta fall skola utläggas ej två utan fyra knalldosor å ömse sidor om vagnen.

Stoppsignalerna behöva icke vara bevakade.

*Mom. 9.* Å vagn utförd å linjen skall under natten föras signallykta visande å enkelspårig bana rött sken såväl framåt som bakåt och å dubbelspårig bana rött sken åt det håll, varifrån tåg väntas å samma spår, och ofärgat sken åt motsatt håll.

*Mom. 10.* Flera utförda vagnar betraktas i fråga om signalering, vare sig de äro sammankopplade eller ej, såsom en vagn.

*Mom. 11.* Då vagn skall avhämtas av lokomotiv, få signalerna icke indragas, förr än lokomotivet anländer till signaleringsstället.

*Mom. 12.* Innan med broms försedd vagn, som utförts tom, införes lastad eller tvärtom, skall bromsen ånyo undersökas av tillsyningsmannen.

*Mom. 13.* Uttagen vagn skall vara införd till bestämd plats och skriftlig anmälan, att linjen är klar, av tillsyningsmannen inom den

för dispositionen bestämda tiden vara gjord till stationsföreståndaren (platsvakten) därstädes.

Möter hinder för vagns införande till den bestämda platsen, skall vagnen införas till annan plats och nämnda anmälan inom bestämd tid lämnas till stationsföreståndaren (platsvakten) därstädes.

*Mom. 14.* Har vagn införts till station, skall i samband med återkallande av hinderanmälan (se § 57, mom. 10) underrättelse om förhållandet omedelbart lämnas stationen å andra sidan om dispositionssträckan. Har vagn införts till annan plats än station, skall dylik underrättelse därifrån lämnas båda stationerna å ömse sidor om dispositionssträckan. Har vagn införts till annan än den bestämda platsen, skall dessutom förhållandet därifrån omedelbart anmälas dels till den plats, dit vagnen skolat införas, dels till tågledaren.

*Mom. 15.* Innan vagn införes å station eller annan plats, skall tillsyningsmannen förvissa sig om, att hinder för införandet ej finnes.

### § 33.

*Mom. 1.* För uttagning av dressin eller annat mindre fordon, som jämte last hastigt kan undanflyttas från spåret, erfordras intet särskilt meddelande till tågledaren, men dylikt fordon får dock ej å linjen 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 spåret.

*Mom. 2.* Å nu ifrågavarande fordon skall under natten föras signallykta, visande å enkelspårig bana rött sken såväl framåt som

Uttagning  
av dressin  
å linjen.

bakåt och å dubbelspårig bana rött sken åt det håll, varifrån tåg väntas å samma spår och ofärgat sken åt motsatta hållet.

*Mom. 3.* När motordressin går som tåg, skall dessutom å dressinen föras under dagen en slutsignalskärm och under natten en signallykta, visande ofärgat sken framåt och rött sken bakåt.

### § 34.

Lösa föremål, vilka måste uppläggas utmed linjen, få aldrig ovan räls överkant komma närmare gränsen för lastprofilen än 900 mm.

*Upplag av lösa föremål å linjen.*

### § 35.

*Mom. 1.* Växel i huvudspår å linjen skall vara bevakad, då tåg passerar, såvida växeln icke är förreglad med huvudsignal samt sidospåret innanför växeln är försett med avstängningsanordning eller skyddsväxel, som förhindrar vagnars införande i huvudspåret från sidospår, då signalen är ställd på kör; skolande förreglingen av såväl växeln i huvudspåret som avstängningsanordningen eller skyddsväxeln vara utförd på av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen godkänt sätt.

*Växel å linjen. Huvudsignal å linjen i olag.*

Även om förregling finnes, måste dock dylik plats vara bevakad, om den skall användas för tågmöte eller tågförbigång.

*Mom. 2.* Då vagnar äro införda på sidospår å linjen, skola de vara säkert bromsade eller förstängda samt uppställda bakom avstängningsanordning eller, därest skyddsväxel finnes anordnad, innanför denna växel.

*Mom. 3.* Är huvudsignal å linjen i olag förfäres såsom i § 53, mom. 1 och 3 fin-

nes stadgat för det fall, då dylik signalinrättning å station är i olag.

### § 36.

Vägövergång, där särskild vakt är anställd.

Vägövergång, där särskild vakt är anställd, skall i allmänhet hållas öppen för vägfarande och endast vara stängd, då tåg 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. Under natten och i tät dimma eller i fall utsikten längs banan eljest är skynd, skall stängningen dock ske minst 10 minuter före tågs väntade ankomst, vid vilken tidpunkt bevakningen av vägövergången senast skall börja.

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

Så snart tåg passerat, skall vägövergången genast öppnas för vägfarande.

### § 37.

Banan finnes vara i försvagat skick.

*Mom. 1.* Är bana i olag, eller är annan fara för handen, så att tåg endast kan få framgå med minskad hastighet, skola varsamhets-signaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras å ömse sidor om det farliga stället och på minst 600 m. avstånd därifrån, varvid skall iakttagas, att signalering först skall ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas.

*Mom. 2.* Varsamhetssignalerna skola utgöras av grön signaltavla, grön signalflagga eller grönt sken från signallykta, varförutom under

natten och i dimma det farliga stället skall vara bevakat av en man, som tillser signalerna och visar varsamhetssignal mot ankommande tåg. Förare skall, så vitt möjligt, under rättas om förhållandet och om den för tillfället tillåtna hastigheten och förfares härvid enligt § 31, mom. 7.

*Mom. 3.* Är förhållandet föranlett av felaktighet å elektrisk matare- eller kontaktledning, skall detta snarast möjligt anmälas till elektroingenjören, närmaste ställe, där elektrisk ström tillföres kontaktledningen och lättast anträffbara banvakt och ledningspersonal. I anmälan skola jämväl i erforderliga fall uppgivas numren eller annan beteckning å de båda yttre gränspunkterna för den eller de sektioner av kontaktledningen, inom vilken resp. vilka felaktigheten förekommer.

*Mom. 4.* Är banan dubbelspårig förfares på liknande sätt. Därest minskad hastighet kräves å endast det ena av spåren, skola varsamhetssignaler anordnas endast för detta spår och åt båda hållen och, om minskning av hastigheten kräves å båda spåren, skola varsamhetssignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen.

## § 38.

*Mom. 1.* 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 utom i det fall, som i § 84, mom. 2, säges.

*Stoppsignal vid fara å tåg. Vagn, som gått loss. Uppprepande av stoppsignaler från tåg.*

*Mom. 2.* Har vagn gått loss, skall den genom banbevakningens försorg, så fort ske

kan, säkert bromsas eller förstängas och signalering anordnas, såsom vid fara å banan (§ 30) är föreskrivet.

*Mom. 3.* Banpersonal, som iakttagert, att stoppsignaler givas från tåg, skall genast upprepa dessa, så att de om möjligt må kunna uppfattas av tågpersonalen, och i händelse de icke uppmärksammas, per bantelefon, där sådan finnes, uppmana närmaste vakt, som tåget dessförinnan icke hinner gå förbi, att visa stoppsignal mot tåget.

### § 39.

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

*Tågbefälhavaren under rittas, när stoppsignal givas från linjen.*

### § 40.

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

*Vakts kvarstannande å sin post, då extratågs-signal iakttagits.*

### § 41.

Om tåg stannar å linjen, signalen »fara» gives från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dess omedelbara närhet, eller annan händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en, som utan fara för säkerheten kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågbefälhavaren eller den bland de närvarande, vilken utövar högsta befälet.

*Händelse, som kräver skyndsam hjälp.*

## B. Å stationerna.

### § 42.

En tågväg skall, därest icke densamma måste användas för tillfällig växling eller trafikbefälhavaren annorlunda medgivit, hållas klar med växlarna lagda för genomfart.

*Tågväg klar för genomfart.*

Å dubbelspårig bana skall en tågväg för vardera huvudspåret hållas klar i enahanda ordning.

### § 43.

Vagnar skola vara avställda innanför hinderpålar, så att växlingsrörelser obehindrat kunna försiggå på tillstötande spår. Vagnarna skola jämväl vara så förstängda, att de icke av blåst kunna föras ut i tågväg.

*Vagnars avställande och förstängning.*

### § 44.

Stationsur skall dagligen jämföras med eller ställas efter huvudstationens ur i den ordning, som av trafikbefälhavaren bestämmes.

*Justering av stationsur.*

### § 45.

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

*Knalldosor.*

### § 46.

*Mom. 1.* Tågväg skall vara klar och bestryggad, innan körsignal får givas till tåg, som därå skall framföras.

*Tågväg klar för tågs mottagande. Motväxel. Inspektion av tågvägar.*

*Mom. 2.* Motväxel, som ej är förreglad, skall vara låst eller bevakad, då tåg vid in- eller utfart passerar densamma.

*Mom. 3.* Stationsföreståndaren (platsvakten) skall kort före varje tågs ankomst och avgång

själv eller i händelse av förfall för honom genom annan av trafikbefälhavaren godkänd person genom inspektion av tågvägen förvissa sig om att denna är klar och betryggad, och att, där manöversignal för avspärrning av viss spårgrupp finnes inrättad, denna signal är behörigen ställd. Om sättet för utförande av tågvägsinspektion skall genom trafikbefälhavarens försorg närmare föreskrift utfärdas.

*Mom. 4.* Körsignal får icke givas från huvudsignal, förr än vederbörande verkställt inspektion enligt mom. 3 och stationsföreståndaren (platsvakten) lämnat signalkarlen tillstånd att visa sådan signal.

*Mom. 5.* Sedan inspektion av tågväg ägt rum, får icke utan stationsföreståndarens (platsvaktens) medgivande tågvägen befaras eller dithörande växlar omläggas, förr än det väntade tåget passerat tågvägsväxlarna och skall vederbörande växlingspersonal underrättas, att inspektion ägt rum.

## § 47.

Växlings-  
rörelse utan  
för stations  
område.

Växlingsrörelse utanför gränsen av stationsområde åt det håll, varifrån tåg väntas, får icke pågå under de sista 5 minuterna före tågets beräknade ankomsttid.

Måste växlingsrörelse ske under en tid av mer än 5 men mindre än 10 minuter, innan tåg enligt beräkning bör ankomma, åligger det den, som leder växlingen, att tillse, att utom stoppsignal från infartssignalen sådan signal visas av signalkarl på i § 30, mom. 2, föreskrivet avstånd, vilket i detta fall räknas från den plats, dit fordonen utföras.



## § 48.

*Mom. 1.* Sedan tåg inkommit till station eller annan plats, där det enligt tidtabell eller särskild order skall stanna, skall stoppsignal givas åt tåget. Vid station med tåg-anmälningsskyldighet för tåget och vid blockpost gives signalen av stationsföreståndaren (platsvakten). Denne skall därvid intaga sådan plats, att signalen lätt bliver synlig för personalen å lokomotivet. Kan så ej ske, skall annan person beordras att från sådant ställe upprepa signalen.

*Stoppsignals  
givande.*

Vid andra platser gives stoppsignalen av tågchefen eller efter trafikchefens bestämmande av platsvakten.

*Mom. 2.* Stoppsignal behöver dock icke givas, därest tåget enligt vederbörande tidtabell ovillkorligen skall stanna och därvid skall framgå till anordning för kol- eller vattentagning eller behöver framdragas ända till infartsvägens slut.

*Mom. 3.* Stoppsignal åt tåg, vilket enligt tidtabellen alltid skall göra uppehåll å station eller annan plats, gives under dagen med röd signalflagga och under natten med handsignallyktas gröna sken, fört nedifrån och uppåt och åter.

*Mom. 4.* Då tåg, som enligt tidtabellen endast vid behov skall stanna å station eller annan plats, därstädes skall göra uppehåll för avlämnande av resande, gods eller vagn, visar tågchefen varsamhetssignal mot stationen (platsen). Stationsföreståndaren (platsvakten) skall då upprepa signalen, så att den bliver synlig för personalen å lokomotivet, varefter stoppsignal gives på sätt i mom. 3 sagts.

Då tåg, som enligt tidtabellen endast vid behov skall stanna å station eller annan plats, därstädes skall göra uppehåll för resandes påstigande eller för avhämtande av vagn, visas från stationen (platsen) varsamhetssignal mot tåget, varefter stoppsignal gives på sätt i mom. 3 sagts.

### § 49.

*Stationsföreståndares befälsrätt över tågpersonalen. Punktlig och skyndsam expediering av tåg.*

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

Stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med ordning verkställa vad som hör till betjäandet av tåg, då sådant är inne å station, så att uppehåll därstädes utöver den bestämda tiden undvikas; och skall allt, som på förhand kan göras för snabb klargöring av ett tåg, av stationspersonalen vara undångjort före detsammas ankomst.

### § 50.

*Bestämmande av tågspår.*

*Mom. 1.* Tågspår å station skola, där så lämpligen kan ske, användas sålunda:

Tåg, som icke skall göra uppehåll vid stationen, intages på huvudtågväg.

Med fasthållande vid denna regel skall i övrigt så ordnas, att vid tågmöte eller tågförbigång mellan personförande tåg det enligt tidtabellen först ankommande tåget samt vid tågmöte eller tågförbigång mellan ett personförande och ett icke personförande tåg det personförande tåget intages å ett spår, som är beläget närmare stationshuset än det spår, å vilket det andra tåget intages.

*Mom. 2.* Har bestämmelse ej meddelats angående det tågspår, som skall användas

för visst tåg, skall stationsföreståndaren bestämma detta.

*Mom. 3.* Stationsföreståndaren äger att undantagsvis, då omständigheterna så påkalla, frångå meddelad föreskrift om tågspår och bestämma annat dylikt.

*Mom. 4.* När stationsföreståndare meddelar föreskrift om tågspår, skall han härom underrätta dels därav berörd personal å stationen, dels föraren å vederbörande tåg.

*Mom. 5.* Underrättelsen till föraren skall meddelas antingen å en föregående station, där tidtabellen angiver ovillkorligt uppehåll, eller, om så ej kunnat ske, utanför den station ordern gäller.

Då ordern meddelas av sistnämnda station, sker detta muntligen, och skall denna stations infartssignal bibehållas vid »stopp», intill dess att underrättelsen meddelats.

När ordern meddelas å en föregående station, skall detta ske skriftligen och mot kvitto. Sedan ordern kvitterats, skall denna station härom underrätta den station, för vilken ordern gäller. Har dylik underrättelse icke ingått, förfares såsom nyss sagts, då ordern skall meddelas utanför den ifrågasvarande stationen.

## § 51.

Skall föraren särskilt varskos, innan tåg insläppes på station, där det enligt order skall stanna, såsom t. ex. då det för tåget avsedda genomgångsspåret, till följd av tåg- möte eller av annan orsak, icke är klart förbi- yttersta växeln i stationens andra ände, skall han om möjligt därom underrättas vid

Förares var-  
skoende om  
försiktighet  
vid tågs in-  
förande å  
station.

en föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll, och skall underrättelsen i sådant fall lämnas skriftligen och mot kvitto. Då underrättelsen där delgivits honom skall detta meddelas till den först nämnda stationen. Har sådant meddelande icke ingått, skall denna stations infartssignal bibehållas till stopp, intill dess föraren blivit underrättad om förhållandet, varefter signalen ställes till kör.

### § 52.

*Tågs kvarhållande eller hinder för tågs genomfart å station.*

*Mom. 1.* Skall tåg kvarhållas eller finnes hinder för tågs genomfart å station, där det enligt tidtabell eljest icke får uppehållas, skall infartssignalen bibehållas till »stopp», intill dess tåget stannat.

Dessutom skall under natten och i tät dimma, såvida ej stationsföreståndaren underrättats, att tågpersonalen redan fått order om det extra uppehållet, så vitt möjligt iakttagas, att 2 knalldosor utläggas omkring 100 meter utanför stationens yttersta växel åt det håll och å det spår, varifrån tåget väntas.

*Mom. 2.* Infartssignalen får, sedan tåget stannat, icke ställas till kör, förr än stationsföreståndaren, så framt tåget måste å stationen kvarhållas, givit föraren skriftligt besked om kvarhållandet samt anledningen därtill, eller, därest tåget icke behöver å stationen kvarhållas, förvissat sig om, att något hinder för tågets genomfart icke längre förefinnes.

### § 53.

*Bristfällighet å huvudsignal.*

*Mom. 1.* Om tydlig och säker stoppsignal ej kan visas från infartssignal, skall stoppsignal med signaltavla eller signallykta eller handsignal i stället genast anordnas vid

signalmasten, varjämte förhållandet om möjligt skall meddelas till på lämpligt avstånd belägen station, där tåg i allmänhet hava ovillkorligt uppehåll. Denna station åligger det att skriftligen och mot kvitto underrätta vederbörande förare, att infartssignalen är ogiltig.

Under den tid infartssignalen är på nämnda sätt felaktig, skola, därest underrättelsestationen ej meddelat, att underrättelsen delgivits tågets förare, för varje tåg knalldosor vara utlagda vid den till infartssignalen ifråga hörande försignalen eller, om sådan ej finnes, på minst 600 meters avstånd utanför stationens område åt det håll, mot vilket stoppsignal från infartssignalen ej kan visas.

Har underrättelsen ej meddelats å en föregående station, skall tåget, på sätt i detta mom. föreskrives, stoppas utanför stationen och där delgivas underrättelsen.

När tåg skall framläppas förbi infartssignalen, gives, sedan dylik underrättelse meddelats, vid signalmasten signalen: »framåt».

*Mom. 2.* Om tydlig och säker stoppsignal ej kan visas från utfartssignal, skall vid de tillfällen, då tåg skall framgå förbi signalen, en vakt vara placerad vid signalmasten och visa stoppsignal mot tåget, tills tåget får framläppas, då signalen: »framåt» gives. Underrättelse till tåg meddelas, på sätt i mom. 1 sagts.

*Mom. 3.* Om körsignal ej kan visas från huvudsignal, skall, såvitt förhållandet ej är angivet i tidtabellen eller fråga är om tåg, som å dubbelspårig bansträcka skall framgå å orätt spår, förare å tåg, som skall framläppas förbi signalen, härom underrättas skrift-

ligen och mot kvitto. Underrättelsen meddelas antingen å en föregående station, där tåg har ovillkorligt uppehåll, eller utanför stationen ifråga.

När tåg skall framläppas förbi signalen, gives, sedan dylik underrättelse meddelats, signalen: »framåt».

*Mom. 4.* När i något av de i mom. 1—3 angivna fallen underrättelse till visst tåg meddelats å en föregående station, skall detta genast anmälas till den station, som begärt underrättelsens meddelande.

## § 54.

*Mom. 1.* Tåg indelas med hänsyn till sättet för deras anordnande i ordinarie tåg, som utan särskild order anordnas enligt gällande tjänstgöringstidtabell, och extratåg, som anordnas på särskild order antingen enligt gällande tjänstgöringstidtabell eller ock enligt tillfällig tidtabell.

*Mom. 2.* Tjänstgöringstidtabell skall för varje tåg innehålla:

a) tågs nummer eller littera samt tågslag,  
b) bansträckas natur av enkel- eller dubbel-spårig,

c) å bansträcka befintliga stationer, håll- och lastplatser, blockposter, övriga med huvudsignal utrustade platser, ävensom rörliga broar och tunnlar, allt i ordningsföljd, samt avståndet mellan stationerna,

d) utmärkande för vederbörande tåg av sådana stationer och blockposter, som icke hava tåganmälningsskyldighet för tåget,

e) de dagar, då ordinarie tåg går,

*Indelning av tåg i visst hänseende. Tjänstgöringstidtabell.*

f) tiderna för tågs ankomst till och avgång från stationerna samt uppehållets längd,  
g) den ordinarie gångtiden mellan stationerna,

h) tågets största tillåtna hastighet,

i) tågmöte och tågförbigång,

j) nummer å tågspår för ankommande tåg,

k) bild av för tågvägen gällande körsignal för infart å station eller annan plats, som är försedd med växelförregling, och bild av för tågvägen gällande körsignal för utfart från station eller annan plats, där utfartssignal finnes,

l) största tillåtna antalet vagnsaxlar i tåget,

m) bromstalet.

*Mom. 3.* I tjänstgöringstidtabellen skall i övrigt intagas:

a) å vilka bandelar tabellen gäller,

b) bromstabellen,

c) största tillåtna hastigheten å olika delar av linjen och å stationerna, skoland de delar, där minskning i den för bansträckan i allmänhet gällande hastigheten är erforderlig, angivas till belägenhet och längd,

d) den för beräkning av bromskraften utslagsgivande lutningen å varje särskild stationssträcka.

*Mom. 4.* Tidtabell för tillfälligt extratåg skall hava motsvarande innehåll, som i tjänstgöringstidtabellen intagen tidtabell.

Vid brådskande tillfällen kan dylik tidtabell förenklas, men måste dock innehålla uppgifter om tågmöte och tågförbigång.

*Mom. 5.* Vederbörande stationsföreståndare skall vid erhållandet av tidtabell till tågledaren lämna erkännande å mottagandet. De be-

stämmelser i tillfällig tidtabell, som röra stationen, skola i erkännandet återgivas.

*Mom. 6.* Tjänstgöringstidtabell skall av vederbörande befäl mot kvitto tillställas underlydande personal.

*Mom. 7.* Vid tjänstemeddelanden skall tåg benämnas med sitt nummer eller sin littera.

### § 55.

*Mom. 1.* Tåg får icke avsändas före den i tidtabellen bestämda tiden.

Utan hinder av denna bestämmelse må dock tåg, som enligt tidtabellen icke skall göra uppehåll å station, därifrån avsändas högst 3 minuter\* före i tidtabellen bestämd tid.

*Mom. 2.* Stationsföreståndare får icke under något villkor på eget bevåg avvika från tidtabells bestämmelser om tågs möten och förbigång, ej heller från den bestämda ordningsföljd, i vilken de tåg, som trafikera ett och samma spår, framgå å detsamma. Även om tåg blir fördröjt huru länge som helst genom inväntande av annat tåg, som skall möta eller förbigå, får det icke avsändas, förr än det andra inkommit, så framt ej tågledaren dessförinnan annorlunda bestämt.

### § 56.

*Mom. 1.* När tåg är klart för avgång, skall tågbefälhavaren, därest avgångssignalen skall givas av stationsföreståndaren (platsvakten), till denne muntligen eller medelst signalen »klart» anmäla detta utom i fråga om passerande tåg.

\*) Ytterligare undantag från det i första stycket stadgade förbudet kan, efter särskild framställning, medgivas av Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Villkor för  
tågs avsän-  
dande från  
station.

Tågs av-  
sändande.



*Mom. 2.* Innan tågbefälhavaren anmäler tåg klart för avgång, skall han å utgångsstation för tåg och å station, där tåg gjort uppehåll, förvissa sig om, att, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall möta annat tåg, sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits (se ock § 78).

*Mom. 3.* När allt är klart för tågs avgång från station eller annan plats, skall avgångssignal givas åt tåget. Åt passerande tåg gives dock icke avgångssignal vid håll- eller lastplats utan tåganmälan för tåget, ej heller vid blockpost, när tåget skall utgå å sträcka med linjeblockering.

*Mom. 4.* Avgångssignal gives vid station, vid annan plats med tåganmälan för tåget och vid blockpost av stationsföreståndaren (platsvakten). Vid andra platser gives signalen av tågbefälhavaren eller efter trafikbefälhavarens bestämmande av platsvakten.

## § 57.

*Mom. 1.* Tåganmälan skall, på sätt här <sup>Tåganmälan.</sup> nedan närmare bestämmes, utväxlas mellan samtliga stationer, som ej enligt tidtabellen för vederbörande tåg äro härifrån befriade, ävensom andra platser, för vilka trafikbefälhavaren särskilt föreskrivit tåganmälan för tåg.

*Mom. 2.* Å enkelspårig bansträcka utan brukbar linjeblockering skall tåganmälan ske i enlighet med bestämmelserna i mom. 3 och 4.

Å dubbelspårig bansträcka utan brukbar linjeblockering skall tåganmälan i regel ske endast enligt föreskrifterna i mom. 4.

Å såväl enkel- som dubbelspårig bansträcka

med brukbar linjeblockering skall endast anmälan »0 ut» enligt mom. 4 utväxlas.

I följande fall skola dock bestämmelserna i såväl mom. 3 som mom. 4 tillämpas, nämligen,

vid fullständig enkelspårsdrift (se § 59, mom. 4): för alla tåg, som framgå, under det enkelspårsdrift förekommer ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det iordningställda spåret,

vid partiell enkelspårsdrift (se § 59, mom. 5): för det tåg, som därvid framföres å orätt spår, för tåg, som framföres endast å viss del av en stationssträcka.

*Mom. 3.* Innan tåg skall avgå från eller släppas förbi station eller annan plats med tåganmälningsskyldighet för tåget, skall till nästa i tågets farriktning belägna plats av dylikt slag avlätas följande fråga:

»Kan 0 (tågets nummer) avgå?»

Känner stationsföreståndaren (platsvakten) vid sistnämnda plats intet hinder för tågets framförande dit, skall han till svar anmäla:

»Klart 0» (tågets nummer).

Anmälan »Klart 0» får ej ske tidigare än 10 minuter före vederbörande tågs avgångstid.

*Mom. 4.* När tåg avgått från eller förbisläppts station eller annan plats med tåganmälningsskyldighet för tåget, skall detta genast anmälas till nästa i tågets farriktning belägna plats av dylikt slag sålunda:

»0 (tågets nummer) ut».

Då tåg fullständigt inkommit till station

eller annan plats med tåganmälningskyldighet för tåget och dess slutsignal iakttagits samt infartssignalen återställts till stopp, skall nämnda plats anmäla detta till det ställe, varifrån anmälningen »0 ut» avlåtits, samt, om tåganmälan för nästa tåg skall utväxlas med annan åt samma håll belägen plats, även till denna. Denna anmälan avfattas sålunda:

»0 (tågets nummer) in».

Till anmälningarna »0 ut» och »0 in» skall fogas uppgift å den tidpunkt, då tåget avgått resp. anlänt, såvida denna tidpunkt icke överensstämmer med den i tidtabellen angivna tidpunkten.

*Mom. 5.* Anmälningarna »0 in» och »klart 0» få endast verkställas av stationsföreståndaren (platsvakten) personligen eller på dennes för varje särskild gång givna order.

Dylik order meddelas om möjligt skriftligen därigenom, att stationsföreståndaren (platsvakten) inför sin signatur å vederbörlig plats i tågtidjournalen. Kan så ej ske, må ordern därom meddelas muntligen, men skall den i sådant fall snarast möjligt på nämnda sätt bekräftas.

*Mom. 6.* Då tåganmälningskyldighet för tåg åter skall vidtaga för station eller annan plats, som för visst eller vissa tåg varit befriad från dylik skyldighet, skall nämnda plats i samband med mottagandet av »0 in» för det tåg, som sist passerat platsen, inhämta upplysning om tågläget. Denna förfrågan avfattas sålunda:

»Hava tågen 0,00 etc. framgått?»

Innan upplysning om tågläget på detta

sätt erhållits, får anmälan »klart» icke lämnas för något tåg.

*Mom. 7.* Om vid tågmöte det ena tåget skall avgå från mötesstationen omedelbart efter det andra tågets ankomst dit, må, där så till undvikande av tågförsening erfordras, och sedan »0 ut» anmäls för det i riktning mot mötesstationen gående tåget, denna begära villkorlig rättighet att avsända det mötande tåget genom avlåtande av följande fråga till nästa i detta tågs farriktning belägna plats med tåganmälnings skyldighet för tåget:

»Kan 0 (tågets nummer) avgå, då 00 (tågets nummer) inkommit?»

Känner stationsföreståndaren (platsvakten) vid sistnämnda plats intet hinder för tågets framförande dit, skall han, med iakttagande av den i mom. 3 föreskrivna tidsbegränsningen, till svar anmäla:

»Klart 0 (tågets nummer), då 00 (tågets nummer) inkommit».

*Mom. 8.* I det fall, då å dubbelspårig bansträcka enstaka tåg framföres å högra spåret, skola meddelandena enligt mom. 3 avfattas sålunda:

»Kan 0 (tågets nummer) avgå å orätt spår (då 00 inkommit)?» och

»Klart 0 (tågets nummer), å orätt spår (då 00 inkommit).»

*Mom. 9.* Då tåg framgår med påskjutningslokomotiv, som icke är kopplat till tåget, skola av varje plats med tåganmälnings skyldighet, som beröres av dylikt tåg jämte åtföljande påskjutningslokomotiv, till de i tåganmälan ingående meddelandena fogas orden:

»med pålok till N» (den plats, där påskjutningslokomotivet skall lämna tåget).

Återgår efter avslutad påskjutning lokomotiv från en punkt å linjen, skall, sedan lokomotivet inkommit till station eller annan plats med tåganmälningsskyldighet, varje dylik plats till närmaste i det påskjutna tågets farriktning belägna plats av dylikt slag genast anmäla:

»Pålok från 0 in.»

Återgår påskjutningslokomotiv över hel stationssträcka, utväxlas tåganmälan för det samma på sätt för tåg i allmänhet är stadgat.

*Mom. 10.* Har stationsföreståndare funnit hinder för tågs framförande å viss stationssträcka föreligga, eller har anmälan om dylikt hinder till honom ingått, eller äger linjedisposition rum, skall han till den vid motsatta gränspunkten för den stationssträcka, å vilken hindret förekommer, belägna stationen ävensom till mellanliggande blockposter ofördröjligen och oavsett om tåg väntas eller ej, anmäla:

»Hinder för tåg»,  
varjämte hindrets art skall i korthet uppgivas.

Stationsföreståndare, till vilken anmäls eller vilken genom undersökning själv funnit, att hinder för tågs framförande blivit undanröjt, skall till den vid motsatta gränspunkten för den stationssträcka, å vilken hindret förekommit, belägna stationen ävensom till mellanliggande blockposter anmäla:

»Hindret undanröjt»,  
varjämte i övrigt erforderliga upplysningar skola lämnas.

Om hinder anmäles till eller iakttages av platsvakt vid blockpost, skall denne avlåta ovanstående anmälningar till bägge de stationer, som begränsa stationssträckan ifråga, ävensom till mellanliggande blockposter.

Beträffande dubbelspårig bana skall i anmälningarna tydligt uppgivas, huruvida hinder föreligger å båda spåren, eller i motsatt fall, å vilket av spåren hindret förekommer.

*Mom. 11.* Behöver anmälan »klart 0» eller »0 ut» återkallas, skall härvid användas formen:

»Anmälan klart 0 (0 ut) återkallas», varjämte lämnas de närmare upplysningar, som kunna vara erforderliga.

*Mom. 12.* Tåganmälan skall införas i särskild bok, benämnd tågtidjournal.

I tågtidjournalen skola införas särskilda anteckningar, då tåganmälan utväxlas medelst telefon av den anledning, att telegrafan är i olag eller eljest ej kan begagnas, då anmälan »klart 0» eller »0 ut» har måst återkallas, då enkelspårsdrift är anordnad å dubbelspårig bansträcka, då påskjutning användes, då hinder för tågs framförande föreligger, då vagnar avkopplats å linjen, då hjälptåg utsänts och dylika fall, ävensom orsak till uppkommen tågförsening, avlåtandet till tågledare av underrättelse om tågförsening m. m.

*Mom. 13.* Tåganmälan skall i regel ske med telegraf. Anmälan »0 ut» må dock utväxlas med telefon. Detsamma gäller tåganmälan i dess helhet, då telegrafan är i olag eller eljest ej kan härför användas. Då tåganmälan verkställs med telefon, skall iakt-

tagas, att meddelandena skola före avtelefonerandet vara nedskrivna, att emottagaren skall uppteckna meddelandet, att fullständig repetition skall ske och att de telefonerandes namn skola oavkortade uppgivas. Är såväl telegraf som telefon i olag, må stationsföreståndaren, ehuru alltid med iakttagande av föreskriften i § 55, mom. 2, att icke på eget bevåg avvika från givna bestämmelser om tågs möten och förbigång, likväl avsända och förbi-släppa tåg, så vida ingen händelse inträffat, som giver stationsföreståndaren anledning befara hinder för tågets säkra framkomst till nästa plats med tåganmälningsskyldighet för tåget, och så vida den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äventyrs redan avsänt tågs gång till samma plats; dock skall stationsföreståndaren, innan han avsänder eller förbi-släpper tåget, tillstålla föraren skriftligt meddelande därom, att stadgad tåganmälan icke kunnat ske. Enahanda meddelande skall ock ofördröjligen delgivas tågledaren.

*Mom. 14.* I nödfall må tågledaren giva order därom, att tåg skall avsändas från station eller framsläppas förbi blockpost förr än tåg, som förut avgått åt samma håll, inkommit till nästa station eller blockpost; men det efterföljande tåget får likväl icke, där fråga ej är om hjälplokomotiv eller hjälptåg, avsändas förr än 15 minuter efter det föregåendes avgång, icke heller utan att förare och tågbefälhavare underrättats om, att tåg är före å banan, och skriftligen erkänt sig hava mottagit sådan underrättelse.

*Mom. 15.* Om huvudsignal vid blockpost är otjänstbar, förfares såsom om block-

post där icke finnes, och skall vederbörande tågpersonal skriftligen underrättas.

### § 58.

*Tågmöte.*

*Mom. 1.* När vid enkelspårsdrift tåg skola mötas å station, skall det ena tåget ovillkorligen vara inkommet å mötesstationen och hava stannat å vederbörlig plats, innan körsignal får givas åt det andra (jfr §§ 51 och 52 samt 79, mom. 8 och 9).

*Mom. 2.* Vid tågmöte får avgångssignal ej givas till någotdera tåget, innan det mötande tåget fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits.

*Mom. 3.* Anländer sådant tåg först till mötesstation, som enligt tidtabell icke får å stationen uppehållas, förfares såsom i § 52 stadgas; på vilket sätt jämväl förfares, därest det mötande tåget på grund av bristande utrymme eller annan orsak icke fullständigt (hinderfritt) inkommit.

*Mom 4.* När tåg, som enligt tidtabell icke får uppehållas å en station, skall å denna station förbigå ett annat tåg, skall, därest detta senare på grund av bristande utrymme eller annan orsak icke fullständigt (hinderfritt) inkommit, förfaras såsom i § 52 stadgas.

*Mom. 5.* Skulle tåg från olika linjer samtidigt inträffa å station, vid vilken tågvägar icke äro gent emot varandra fullständigt tryggade genom växelförregling i samband med huvudsignalerna eller på annat sätt eller skulle i övrigt väntas inträffa, att tåg komma att samtidigt befinna sig på in- eller utgående inom området på dylik station, skall det ena tåget hava antingen passerat



stationen eller ock stannat å densamma, innan det andra tåget får insläppas eller avgå.

### § 59.

*Mom. 1.* Å dubbelspårig bansträcka skola tågen, där ej annorlunda tillfälligtvis bestämes, alltid framgå på det vänstra spåret räknat i tågriktningen.

*Mom. 2.* Station, som är belägen på gränsen mellan enkel- och dubbelspårig bana, skall, beträffande tågmöten, anses såsom belägen å enkelspårig bana i fråga om såväl insläppande som avsändande av tåg i riktning mot enkelspåret.

*Mom. 3.* Då enkelspårsdrift anordnas å dubbelspårig bansträcka, skall tågledaren härom skriftligen eller medelst telegraf underätta vederbörande stationer och därvid bestämma, å vilket spår tågen skola framgå.

*Mom. 4.* Är det ena spåret ofarbart, så att samtliga tåg måste tills vidare framgå å det andra spåret (fullständig enkelspårsdrift), skall tågledaren samtidigt utfärda order om tillämpande av den särskilda tidtabell, som för dylika fall skall gälla, och om vidtagande av de övriga åtgärder, som påkallas av enkelspårsdriften, ävensom underätta vederbörande ban- och maskinbefäl.

*Mom. 5.* Avser enkelspårsdriften endast framförande av enstaka tåg å lorätt huvudspår (partiell enkelspårsdrift), varom order om möjligt skall givas i så god tid, att banbevakningen kan hinna underrättas, skall tågledaren vid lämnandet av de i mom. 2 anbefallda underrättelser och bestämmelser även angiva det eller de tåg, som skola framgå å

l  
Tågs gång å  
dubbelspårig  
bana.  
Enkelspårs-  
drift å  
dubbelspårig  
bana.

orätt spår, och detta eller dessa tågs ordningsföljd i förhållande till de å rätt spår gående tågen med angivande av ifrågakommande tåg-möten ävensom i övrigt föreskriva erforderliga åtgärder.

*Mom. 6.* Stationsföreståndare, som mottagit i mom 3—5 omnämnd order, skall skriftligen eller medelst telegraf erkänna mottagandet av densamma ävensom om förhållandet underrätta dels vederbörande av stationens personal dels banbevakningen.

Stationsföreståndare, från vars station tåg skall utsändas å orätt spår, skall dessutom delgiva ordern till samtliga med huvudsignal utrustade platser å linjen till nästa station.

Om banbevakningen ej kunnat underrättas, förfares enligt § 65, mom. 3.

*Mom. 7.* De tåg, som skola gå å bansträcka, där fullständig enkelspårsdrift äger rum, skola genom försorg av den station, tågledaren bestämt, mot kvitto tilldelas en utskrift av tågledarens order. Vid partiell enkelspårsdrift skola de tåg, som gå å orätt spår, ävensom de tåg, vilka till följd av enkelspårsdriften erhålla möte med annat tåg, härom skriftligen och mot kvitto underrättas av den station tågledaren bestämt.

Har tågledaren icke föreskrivet viss station, där underrättelserna skola lämnas, skall detta för vardera tågriktningen ske å gränsstationen för den bandel, å vilken enkelspårsdriften skall äga rum.

*Mom. 8.* När fullständig enkelspårsdrift äger rum, skall, sedan det ofarbara spåret blivit iståndsatt, arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon av-

sänt, vederbörligen undertecknat meddelande anmäla detta till endera av stationerna å ömse sidor om den ofarbara sträckan, vilken station skall dels vidarebefordra denna anmälan till tågledaren dels enligt § 57, mom. 10 avlåta anmälan »hindret undanröjt». Tågledaren äger därefter giva order, att dubbelspårsdrift ånyo skall från och med visst tåg anordnas å sträckan ifråga. Denna order ställes till vederbörande stationer samt ban- och maskinbefålet och delgives på sätt i mom. 6 sagts banbevakningen ävensom med huvudsignal utrustade platser å den linje, där enkelspårsdrift ägt rum.

### § 60.

*Mom. 1.* Då påskjutning erfordras, äger stationsföreståndare, så framt lokomotiv för ändamålet finnes tillgängligt, anordna påskjutning å del av stationssträcka, ävensom lokomotivets återgång till stationen, och skall lokomotivet vid återgången anses som extratåg.

*Anordnande av påskjutning av tåg.*

Erfordras påskjutning å hel stationssträcka eller finnes lokomotiv ej tillgängligt, göres framställning hos tågledaren.

*Mom. 2.* Den, som anordnar påskjutningen, skall därom underrätta de stationer och övriga med huvudsignal utrustade platser, mellan vilka påskjutningen skall äga rum.

*Mom. 3.* Den station, där påskjutningen skall börja, skall härom underrätta, förutom föraren å påskjutningslokomotivet,

dels föraren och tågbefälhavaren å det tåg, varå påskjutning skall äga rum,  
dels banbevakningspersonalen,

dels ock tåg, som erhåller möte med det återgående påskjutningslokomotivet, vilken underrättelse skall meddelas genom skriftlig order vid närmast föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll.

Angående utförandet av tåganmälan vid påskjutning, se § 57, mom. 9.

### § 61.

Tågförse-  
ning.

Är tåg försenat, skall underrättelse härom meddelas tågledaren i den ordning och den omfattning, trafikbefälhavaren föreskrivit. Tågledaren vidtager då nödiga mått och steg, så att övriga tåg ej må onödigt uppehållas.

### § 62.

Ändring av  
tågmöte.

*Mom. 1.* Finner tågledare nödigt låta vidtaga ändring av tågmöte, skall sådant ske antingen genom utfärdande av ny tidtabell för det försenade tåget, vilket sätt dock endast får användas för det fall, att alla nya mötes- och förbigångsstationer efter hand hinna medelst telegraf mottaga och återgiva dem rörande bestämmelser i den nya tidtabellen, innan dessa skola utföras, eller ock på nedan angivet sätt.

*Mom. 2.* Förläggas möte från station vid enkelspårig bandel till annan station vid sådan bandel, avsänder tågledaren samtidigt till den nya mötesstationen och till den station, där mötet eljest skulle ägt rum (förutvarande mötesstationen), telegram enligt följande formulär:

»Förlägg mötet mellan tågen 0 och 00 till N» (den nya mötesstationens namn).

*Mom. 3.* Stationsföreståndaren å den nya mötesstationen skall då, så vitt giltigt hinder för mötets förläggande till stationen icke finnes, genast underrätta vederbörande av stationens personal om mötesändringen ävensom, så fort ske kan, mot kvitto lämna samma underrättelse åt befälhavaren och föraren å det tåg, som skall kvarhållas. Har detta tåg icke inkommit å stationen och skall detsamma enligt tidtabell icke göra uppehåll därstädes eller ock göra uppehåll endast för resandes av- eller påstigande, och har stationsföreståndaren icke från annan av tågledaren i varje särskilt fall bestämd station erhållit besked, att tågpersonalen där underrättats om mötesändringen, skall stationsföreståndaren giva order om tågets stoppande utanför stationen för förarens underrättande. Sedan sådan order givits eller, om tåget redan inkommit på stationen, underrättelse om tågmötesändringen lämnats tåg-befälhavaren och föraren, avsänder stationsföreståndaren oförtövat till den förutvarande mötesstationen och till mellanliggande stationer samt till tågledaren telegrafisk verkställighetsorder enligt följande formulär:

»Tåg 00 skall framgå till N och där möta O.»

*Mom. 4.* Stationsföreståndaren å den förutvarande mötesstationen kontrollerar denna orders överensstämmelse med tågledarens telegram, varefter han, därest icke, enligt tågledarens i varje särskilt fall meddelade föreskrift, detta skall göras å annan station, mot kvitto överlämnar en av honom själv bestyrkt avskrift av densamma till en var av befälhavaren och föraren å det tåg, som skall framgå.

*Mom. 5.* Utan att med tågledarens telegram överensstämmande order att framgå bekommit från den nya mötesstationen och bestyrkt avskrift av ordern överlämnats till tågchefhavaren och föraren, får stationsföreståndaren i förevarande fall icke under några förhållanden avsända tåget, likasom föraren icke får efterkomma möjligen given avgångssignal utan att hava erhållit nyssnämnda avskrift.

*Mom. 6.* Anser stationsföreståndaren å den till ny mötesstation utsedda stationen, att giltigt hinder för mötesändringen finnes, telegraferar han omedelbart till den förutvarande mötesstationen och till tågledaren:

»Tåg 0 kan icke möta 00 i N». (Skälet uppgives i korthet.)

Ordern om mötesändringen har härmed förfallit; tågledaren dock obetaget att, om han underkänner det uppgivna hindret eller detta kan undanröjas, giva ny order om ändring av mötet.

*Mom. 7.* Förlägges möte från dubbelspårig bandel till station vid enkelspårig, förfares på sätt i mom. 2—6 sägs med iakttagande, att vad i samma moment är stadgat angående den förutvarande mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan den dubbelspåriga och den enkelspåriga bandelen.

*Mom. 8.* Förlägges möte från station vid enkelspårig bandel till dubbelspårig bandel, förfares på sätt i mom. 2—5 sägs med iakttagande, dels att i telegrammen i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för den dubbelspåriga

bandelen, och dels att vad i nyssnämnda moment är stadgat angående den nya mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan den enkelspåriga och den dubbelspåriga bandelen.

*Mom. 9.* Därest enkelspårig bandel vidtager jämväl på motsatta sidan om den dubbelspåriga, och samma enkelspåriga bandel eller någon del därav befares av båda de ifrågavarande tågen och säkerheten så fordrar, skall tågledaren telegrafera till stationsföreståndaren vid den åt denna sida belägna gränsstationen sålunda:

»Tåg 00 får ej avsändas förr än 0 inkommit»,

varå stationsföreståndaren svarar:

»Tåg 00 avsändes ej förr än 0 inkommit»

samt ansvarar för behörigt iakttagande av sin skyldighet härutinnan.

*Mom. 10.* Förlägges möte från dubbelspårig bandel till annan dubbelspårig bandel förbi mellanliggande enkelspårig, förfaresjämväl på sätt i mom. 2—5 sägs med iakttagande, dels att i telegrammen i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för den dubbelspåriga bandel, till vilken mötet förlägges, och dels att bestämmelserna angående den förutvarande mötesstationen i stället skola tillämpas å gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspåriga bandel och den enkelspåriga, och bestämmelserna angående den nya mötesstationen å gränsstationen mellan den enkelspåriga bandelen och den dubbelspåriga bandel, till vilken mötet förlägges.

*Mom. 11.* Tågledaren är oförhindrad att

genom samfällt telegram på en gång låta ändra flera, ett visst tåg berörande möten, och skola därvid i denna paragraf givna bestämmelser med hänsyn till de särskilda mötena lända till efter rättelse.

*Mom. 12.* Till undvikande av tidsförlust må tågledaren genom bestämmelse i varje särskilt fall ålägga stationsföreståndare å lämplig, av tåget tidigare berörd station att, allt eftersom tåget

a) skall kvarhållas å ny mötesstation:

giva tågbefälhavare och förare å tåg, som skall kvarhållas, underrättelse om mötesändringen och lämna stationsföreståndaren å den nya mötesstationen besked om utförandet av sådan delgivning, eller

b) skall framgå till ny mötesstation:

från den nya mötesstationen mottaga verkställighetsordern, kontrollera och till tågbefälhavare och förare å tåg, som skall framgå, delgiva densamma enligt de föreskrifter, som eljest skulle följas av stationsföreståndaren å den förutvarande mötesstationen.

## § 63.

*Mom. 1.* Finner tågledare nödigt låta vidtaga ändring av tågförbigång, skall sådant ske antingen genom utfärdande av ny tidtabell, såsom i fråga om ändring av tågmöte är sagt, eller ock på nedan angivet sätt.

*Mom. 2.* Är det föregående tåget försenat, avsänder tågledaren till den nya förbigångsstationen telegram enligt följande formulär:

»Låt tåg 0 förbigå 00 i N» (den nya förbigångsstationens namn).

Stationsföreståndaren å den nya förbigångsstationen skall då, så vitt giltigt hinder för



tågförbigången icke finnes, genast underrätta vederbörande av stationens personal och, så fort ske kan, befälhavaren och föraren å det tåg, som skall förbigås, om förbigången. Därest detta tåg icke inkommit å stationen och ej heller skall enligt tidtabellen där göra uppehåll, skall stationsföreståndaren giva order om dess stoppande utanför stationen för förarens underrättande. Han telegraferar därefter oförtövat till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och tågledaren sålunda:

»Tåg 0 förbigår 00 i N».

*Mom. 3.* Är det efterföljande tåget förse-  
nat, avsänder tågledaren samtidigt till den nya och den förutvarande förbigångsstationen ett telegram enligt det i mom. 2 först omnämnda formulär. Stationsföreståndaren å den nya förbigångsstationen skall då, så vitt giltigt hinder för förbigången icke finnes, underrätta vederbörande av stationens personal om förbigången och därefter oförtövat till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och tågledaren avsända order enligt följande formulär:

»Tåg 00 skall framgå till N och där förbigås av 0».

Stationsföreståndaren å den förutvarande förbigångsstationen kontrollerar orderns överensstämmelse med tågledarens telegram och överlämnar mot kvitto en av honom själv bestyrkt avskrift av densamma till en var av befälhavaren och föraren å vardera tåget, varförutom han underrättar vederbörande stationspersonal om förändringen.

*Mom. 4.* Anser stationsföreståndaren å den

till ny förbigångsstation utsedda stationen, att giltigt hinder för förbigång därstädes finnes, telegraferar han till tågledaren och i det i mom. 3 omnämnda fall jämväl till förutvarande förbigångsstationen sålunda:

»Förbigång kan icke här äga rum». (Skälet uppgives i korthet.)

Ordern om förbigångsändringen har härmed förfallit; tågledaren dock obetaget att, om han underkänner det uppgivna hindret eller detta kan undanröjas, giva ny order om ändring av förbigången.

## § 64.

*Mom. 1.* I de uti §§ 57, 62 och 63 föreskrivna telegram skall i stället för 0 eller 00 införas respektive tågs nummer eller littera och, därest någon station skall angivas i telegrammet, stationens namn fullständigt utskrivs.

*Mom. 2.* Mottager stationsföreståndaren icke personligen telegram rörande förändring av möte eller förbigång, skall den, som tjänstgör vid telegrafapparaten, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, vilken alltid är skyldig att i telegramboken egenhändigt inskriva och att underteckna verkställighetsorder ifråga om ändring av tågs möten eller förbigång.

## § 65.

*Mom. 1.* Då extratåg anordnas, skall underrättelse därom meddelas vederbörande stationer. Tågbefälhavare och förare å extratåg skola å utgångsstationen mot kvitto till-

*Benämning  
av stationer  
i telegram  
angående  
ändrat tåg-  
möte eller  
ändrad tåg-  
förbigång.  
Underteck-  
nande av  
verkställig-  
hetsorder.*

*Extratåg.*

delas avskrift av den för extratåget gällande tidtabellen eller annan order. Tågbefälhavare och förare å varje tåg, som möter, förbigår eller förbigås av extratåget, skola på den intill mötes- eller förbigångsstationen närmast belägna station, för vilken tidtabellen angiver ovillkorligt uppehåll, skriftligen och mot kvitto underrättas om mötet eller förbigången.

*Mom. 2.* Har order om extratågs gång erhållits först efter det sådant tåg, som skulle härom underrättats, avgått från den station, som det tillkommer att lämna underrättelsen, skall denna station meddela förhållandet till mötes- eller förbigångsstationen, vilken i dylikt fall skall underrätta tåget på sätt i § 62, mom. 3 är sagt. (Jfr ock § 52.)

*Mom. 3.* Banbevakningspersonalen skall, så vitt möjligt, underrättas om extratågets gång.

Måste extratåg utsändas å viss stationssträcka utan att förut vara för banbevakningspersonalen kungjort, skall stationsföreståndaren å den station, varifrån tåget utgår å nämnda sträcka, mot kvitto tillställa såväl tågbefälhavaren som föraren skriftligt meddelande därom.

*Mom. 4.* Vad ovan sagts om extratåg, skall i tillämpliga delar gälla även underrättelse om tågs inställande.

## § 66.

Stationsföreståndare, som mottagit 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

*Tåg stannat  
å linjen.*

att införa det nödställda tåget å stationen. Finnes uppeldat lokomotiv icke att tillgå, skall stationsföreståndaren förbereda närmaste station, där reservlokomotiv är förlagt, att dettas tjänst erfordras. I vartdera fallet skall han samtidigt underrätta tågledaren, vilken, när hjälplokomotivet skall sändas från sistnämnda eller annan station, därom utgiver nödiga order.

### C. För tågen.

#### § 67.

Tågs beman-  
ning.

*Mom. 1.* Ånglokomotiv skall vara bemannat med förare och eldare utom i de fall, då bestämmelserna i mom. 4 tillämpas.

Elektriskt lokomotiv ävensom motorvagn skall vara bemannat med förare och biträde eller allenast förare, allt efter vad Kungl. Järnvägsstyrelsen efter särskild prövning funnit sig böra bestämma.

*Ann.* Lokomotiv i växlingstjänst må efter trafikbefälhavarens beprövande vara bemannat med allenast förare.

*Mom. 2.* Tåg skall vara bemannat, förutom med den personal, som skall finnas å lokomotivet eller motorvagnen, med tågbefälhavare och det antal biträden till denne, som erfordras för tågets säkra framförande.

*Mom. 3.* Å tåg, som består av ensamt lokomotiv, eller ensam motorvagn eller som, oavsett det dragande fordonet, medför högst fyra vagnsaxlar och med vilket resande ej tillåtas medfölja, erfordras ingen särskild tågbefälhavare utan kan föraren tillika vara tågbefälhavare.

*Mom. 4.* När tåg drages av ånglokomotiv, må, om lokomotivets skötsel icke ovill-

korligen kräver två personer, lokomotivet vara bemannat med endast förare, under förutsättning att de för dylikt fall gällande föreskrifter angående antalet vagnsaxlar i tåget (§ 72), tågs utrustning med bromskraft (§ 73) och tågs största tillåtna hastighet (§ 79) äro iakttagna ävensom under följande villkor och bestämmelser:

a) Lokomotivet skall vara försett med dels skruv- eller hävstångsbroms, dels luftbroms, båda verkande på alla drivaxlar. Lokomotivets regulator, luftbromsventil och vissla skola kunna handhavas från lokomotivets båda sidor.

b) Tågbefälhavaren eller någon annan av den tåget åtföljande personalen skall vid behov vara förarens biträde och därför vara så förtrogen med lokomotivets skötsel, att han kan stanna tåget, giva signaler med visslan samt inmata vatten i ångpannan.

c) Sådan förbindelse skall finnas mellan lokomotivet och den övriga delen av tåget, att för ovannämnda biträde möjliggöres obehindrat tillträde till lokomotivet under tågets gång.

d) Förarens biträde skall taga plats å lokomotivet dels då tåget nalkas station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, dels då tåget nalkas station eller annan plats å banan, där trafikbefälhavaren för tillgodo-seende av tågets säkerhet så bestämt.

e) Erfordras eljest biträdets närvaro å lokomotivet, tillkallas han av föraren genom signalen »fara» med visslan.

f) Bliver föraren under tågets gång oförmögen att tjänstgöra, skall tåget stoppas och

annan förare tillkallas. Tåget får icke föras vidare av person, som icke erhållit lokomotiv-  
 förarens utbildning.

### § 68.

Personals å  
 lokomotiv  
 tillstådes-  
 varo och  
 plats. För-  
 bud att taga  
 plats å loko-  
 motiv eller i  
 motorvagns  
 maskinrum.

*Mom. 1.* När lokomotiv eller motorvagn är i tjänst, få förare och eldare resp. biträde icke på en gång avlägsna sig från lokomotivet resp. motorvagnen. Finnes å lokomotivet endast förare, får denne ej avlägsna sig därifrån, förrän annan person satts att bevaka lokomotivet.

Förare å elektriskt lokomotiv eller motorvagn får icke avlägsna sig från den plats, varifrån drivmotorerna manövreras, utan att hava omöjliggjort deras igångsättande av obehörig person.

*Mom. 2.* Utan tillstånd av trafikbefälhavaren eller föreståndaren för maskinavdelningen får ingen taga plats på lokomotiv eller i motorvagns maskinrum eller manöverhytt, med mindre sådant är för utövande av hans tjänst erforderligt.

### § 69.

Tidtabell till  
 tågbe-  
 fälhavare och  
 förare.

Såväl tågbe-  
 fälhavare som förare skall vara försedd med behörig tidtabell eller skriftlig order om tågets gång.

### § 70.

Lokomotivs  
 plats i tåg.

*Mom. 1.* Lokomotivet eller motorvagnen skall draga alla vagnarna i tåget och får ej skjuta någon vagn framför sig, annat än i följande fall, nämligen:

a) då sådant sker

till undvikande av fara eller  
till förekommande därav, att tåget  
blir kvarstående å banan;

- b) i arbetståg, snöplogståg och inspektionståg;
- c) enligt trafikbefälhavarens order.

I de under b) och c) nämnda fall skall, om personalen å lokomotivet härvid icke obehindrat kan hålla utkik framåt, någon av tågpersonalen för erforderlig signalering taga plats å främsta vagnen eller gå framför tåget.

*Mom. 2.* För tågs dragande få högst två lokomotiv användas. Begagnas två lokomotiv för dragandet av tåg med genomgående bromsinrättning, skall densamma skötas från det främsta lokomotivet.

Likaledes må högst två motorvagnar användas för tågs dragande; och skola i sådant fall båda hava genomgående bromsinrättning, som skall skötas från den främsta vagnen.

*Mom. 3.* I tåg med lokomotiv främst må till skjutning bakom tåget användas ett särskilt lokomotiv i följande fall:

- a) vid tågs igångsättande på station;
- b) vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar;
- c) alltid i nödfall.

Det skjutande lokomotivet får icke vara sammankopplat med tåget, därest icke för särskilt fall trafikbefälhavaren annorlunda bestämt.

## § 71.

*Mom. 1.* Tågbefälhavaren skall utöva högsta befälet över den övriga tågpersonalen, så

*Tågbe-  
fälvares och  
föräres  
dligganden.*

länge tåget befinner sig å linjen. Det åligger tågbefälhavaren att tillse, att tåget är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat och bemannat samt att ansvara för den signalering, som erfordras från tåget eller till skydd för å linjen stannat tåg.

Han skall före tågs avgång från utgångsstationen underrätta föraren om antalet vagnsaxlar och lastaxlar i tåget samt om tillgänglig bromskraft med angivande särskilt av antalet skruvbromsade och genomgångsbromsade axlar. Liknande uppgift skall han lämna även å annan station, därest ändring i något av nämnda förhållanden inträder.

*Mom. 2.* Föraren ansvarar för tågets säkra förande och rätta hastighet samt för all signalering från lokomotivet ävensom för all koppling mellan detsamma och det övriga tåget. Han skall, efter mottagandet av ovannämnda uppgifter från tågbefälhavaren, kontrollera, att antalet vagnsaxlar i tåget ej överstiger vad som är tillåtet och att bromskraften är tillräcklig.

Framföres tåget av flera lokomotiv, åligger sagda ansvar föraren å det främsta lokomotivet, varför alltså förare å efteråt gående lokomotiv skall rätta sig efter den förstnämndes föreskrifter och anvisningar.

### § 72.

<i>Antal vagnsaxlar i tåg.</i>	<i>Mom. 1.</i> Antalet vagnsaxlar får i tåg		
	med en största tillåten hastighet av:		utgöra högst:
	t. o. m. 40 km. i timmen.....		120 axlar
	41—50	» .....	100 »
	51—60	» .....	80 »
	61—70	» .....	70 »
	71—80	» .....	60 »
81—90	» .....	50 »	



I godståg, som icke är avsett att medföra resande och som icke framföres med större hastighet än 30 km. i timmen, må antalet vagnsaxlar utgöra högst 140.

Militärtåg hänföres i detta avseende till godståg med resande.

I godståg, bestående huvudsakligen av 3-axliga malmvagnar och försett med automatiskt verkande genomgående bromsinrättning, får vid en hastighet av högst 40 km. i timmen medföras högst 210 vagnsaxlar.

*Mom. 2.* Antalet vagnsaxlar i tåg, som framföres av sådant ånglokomotiv, som är bemannat med endast förare, får, oberäknat axlarna å lokomotivet, vid en hastighet av

f. o. m. 46 t. o. m. 55 km. icke överstiga	10
» 41 » 45 » » »	12
» 31 » 40 » » »	14
högst 30 » » »	16

### § 73.

*Mom. 1.* Varje tåg utom snöplogståg, så- Bromsade axlar i tåg.  
dant tåg, som utgöres av motordressin eller annat dylikt mindre fordon, samt i mom. 3 nämnt tåg, skall, allt efter i tågriktningen förekommande lutningar, tågets största tillåtna hastighet samt antalet lastaxlar i tåget, vara försett med så många bromsaxlar, att minst den procent av antalet lastaxlar blir bromsad, som finnes angiven i efterföljande bromstabell, vilken beräknats efter en total bromsväg av 700 m. och en utbromsning av 70 %.

Vid beräkandet av antalet lastaxlar i ett tåg bortses från tåget framförande lokomotiv (vare sig med eller utan tender) eller motor-



Med bromsaxel förstås sådan lastaxel, som är försedd antingen med bemannad skruvbroms eller med verksam genomgående broms.

En skruvbroms anses vara bemannad, då den utan dröjsmål kan sättas i verksamhet av någon bland tågpersonalen.

Axel anses vara försedd med genomgående bromsinrättning, då vakuump- eller tryckluftbroms kan verka å densamma.

Genomgående bromsinrättning skall kunna sättas i verksamhet från förarens plats, varjämte densamma skall för tåg- och postpersonal samt resande förmedelst nödbroms vara lätt tillgänglig i varje resgods-, post- eller personvagn, som är ansluten till den genomgående bromsinrättningen i tåget.

Å normalspårig bana skall tåg med större tillåten hastighet än 60 km i timmen och å smalspårig bana tåg med större tillåten hastighet än 40 km i timmen vara försett med genomgående bromsinrättning.

*Mom. 2.* Vid tillämpande av föreskrifterna i mom. 1 skall iakttagas följande:

a) Som bromsaxlar få endast räknas axlarna under de fordon, vilkas bromsanordningar befinna sig i fullgott skick.

b) Lutningsförhållandet, efter vilket bromsaxlarnas antal bestämmes, skall beräknas efter den största höjdskillnad, som förefinnes mellan två punkter på 1,000 meters avstånd å den ifrågavarande bansträckan.

c) Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande eller en viss hastighet i tabellen, skall beräkningen ske efter den i tabellen angivna närmast starkare lutningen resp. större hastigheten.

d) Bemannade bromsvagnar skola i möjligaste mån jämnt fördelas i tåget, och skola såsom sådana företrädesvis användas de vagnar, som utöva det största axeltrycket.

Ö e) I tåg med flera än två lastade överföringsvagnar skola å dessa finnas så många bemannade skruvbromsar, som om överföringsvagnarna vore ett särskilt tåg.

*Mom. 3.* I tåg med högst fyra vagnsaxlar erfordras inga andra bromsaxlar än lokomotivets eller motorvagnens, även om tågets största tillåtna hastighet överstiger 80 km i timmen.

*Mom. 4.* Efter den sista bromsade axeln får följande antal obromsade axlar medföras, nämligen:

a) i tåg utan genomgående bromsinrättning:  
högst 6 vagnsaxlar;

b) i tåg med genomgående bromsinrättning:  
vid en största tillåten hastighet i timmen av:

t. o. m. 60 km	.....	högst 6 vagnsaxlar
fr. o. m. 61	t. o. m. 80 km	... högst 4 »
» 81	» 90 »	... » 2 »

*Mom. 5.* I tåg, som delvis är försett med genomgående bromsinrättning, får efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen medföras följande antal axlar, å vilka den genomgående bromsinrättningen icke verkar, nämligen

vid en största tillåten hastighet i timmen av högst 50 km: så många, att antalet axlar i tåget icke överstiger vad som bestämts i § 72, fr. o. m 51 t. o. m. 60 km: högst 20 vagnsaxlar,

» 61	» 90	»	»	6	»
------	------	---	---	---	---

*Mom. 6.* I tåg, som nyss sagts och vars största tillåtna hastighet icke överstiger 60 km i timmen, skall, då flera än sex vagnsaxlar medföras efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen, i den icke genomgångsbromsade delen av tåget finnas så många bemannade skruvbromsar, som om denna del vore ett särskilt tåg. Dock må, så vitt antalet bromsaxlar i tåget i sin helhet ändock blir tillräckligt, högst två bromsaxlar från den genomgångsbromsade tågdelen inräknas bland bromsaxlarna i den andra tågdelen.

*Mom. 7.* Anser föraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande flera bromsade axlar äro behövlige för tåget, än vad här ovan är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, äger föraren framföra tåget med den minskade hastighet, som han anser säkerheten påkalla.

Finner föraren, att bromsningen i tåget vid visst tillfälle icke motsvarar den tillgängliga bromskraften, äger han, om så anses erforderligt, att stoppa tåget för undersökning av förhållandet och för vidtagande av möjligen erforderliga åtgärder.

*Mom. 8.* Blir å tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis obrukbar, skola i erforderliga fall skruvbromsar bemannas och tågets hastighet nedsättas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften.

Skulle till följd av annan anledning antalet bromsaxlar i tåg bliva otillräckligt, skall lika-

ledes tågets hastighet nedsättas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften.

I de fall, då hastighetsnedsättning anbefalles av tågledare eller stationsföreståndare, skall order härom med angivande av anledningen till nedsättningen delgivas såväl föraren som tågbefälhavaren och, då skruvbromsar användas, även personal, som skall handhava dylika bromsar.

**Mom. 9.** Tåg, som framföres av sådant ånglokomotiv, som är bemannat med endast förare, skall med nedan angivna undantag vara försett med genomgående bromsinrättning, vilken skall kunna sättas i verksamhet såväl från förarens plats som ock från varje fordon, där tåg- och postpersonal eller resande färdas. Nödbromsventilerna få icke vara plomberade. Å de med genomgående bromsinrättning försedda vagnarna skall jämväl såsom reserv finnas skruvbromsar, som kunna verka på minst halva antalet hjul.

Antalet bromsaxlar, vilket bestämts efter en total bromsväg av 300 meter och en utbromsning av 70 %, skall beräknas efter följande

### Bromstabell,

angivande bromsaxlar i procent av lastaxlar (= bromstal).

I lutningom	Vid en tåghastighet, uttryckt i km. pr tim., av								
	15	20	25	30	35	40	45	50	55
	Bromstal								
0 : 1,000.....	6	6	6	9	12	16	21	28	37
10 : 1,000.....	10	13	16	19	23	28	34	42	52
12 : 1,000.....	12	15	18	21	26	31	37	45	55
14 : 1,000.....	14	17	20	24	28	33	40	48	58
16 : 1,000.....	16	18	22	26	30	36	42	51	61
18 : 1,000....	17	20	24	28	33	38	45	54	64
20 : 1,000.....	19	22	26	30	35	41	47	56	—
25 : 1,000.....	23	27	31	35	41	47	—	—	—

Den del av tåget, som tillkopplas efter den sista med verksam broms försedda vagnen, får vid en tåghastighet av

fr. o. m. 46 t. o. m. 55 km i tim. utgöra högst.....	2 axlar,
fr. o. m. 41 t. o. m. 45 km i tim. utgöra högst.....	4 axlar,
högst 40 km. i tim. utgöra högst	6 axlar. ]

### § 74.

*Mom. 1.* I tåg, som framföres av ångloko- Skyddsvagn. motiv och 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 dylikt tåg med en största tillåten hastighet av mer än 60 kilometer i timmen skall sistnämnda skyddsavdelning räcka minst 8 meter från vagnens främsta bufferthuvuden.

*Mom. 2.* 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 bromsar, som kunna sättas i verksamhet såväl från förarens plats som ock från samtliga vagnar av annan tågpersonal och av resande.

*Mom. 3.* Tjänstgörande järnvägs- och post- ✓ personal, militär i trupptåg och personer, vilka som vårdare åtfölja djur, räknas icke som resande i förenämnda hänseende.

## § 75.

Tågbitning.

*Mom. 1.* Fordon i tåg skola med det undantag, som må föranledas av bestämmelsen i § 70, mom. 3 angående påskjutningslokomotiv, vara sammankopplade.

*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.* Lokomotiv, som framforslas i tåg, skall vara kopplat omedelbart efter tåglokomotivet, såvida icke annorlunda för särskilda fall blivit av tågledaren bestämt.

Skadat lokomotiv eller tender må, så vitt maskinbefälet anser så kunna ske, tillkopplas sist i godståg, dock ej omedelbart efter vagn, som medför resande.

*Mom. 4.* Fordon få ej sammankopplas, såvida ej buffertskivornas medelpunkter å vardera fordonet komma att täckas av buffertskivorna å det andra fordonet. Vid fordon försedda med en särskild, vederbörligen godkänd, central kopplings- och stötinrättning, gälla i detta hänseende av vederbörande förvaltning utfärdade särskilda bestämmelser.

*Mom. 5.* Dressin eller annat fordon, som ej har spänstiga buffertar och draginrättningar eller ej vilar på fjädrar, får icke tillkopplas eller på annat sätt vidfästas tåg.

Ö *Mom. 6.* Överföringsvagn för fordon av annan spårvidd får framföras i tåg utan att vila på fjädrar men får därvid ej uppbära annat fordon än som självt vilar på fjädrar.

✓ *Mom. 7.* Snöplog på egna hjul får icke



tillkopplas framför tåg med resande men må kunna tillkopplas sist i godståg, dock ej omedelbart efter vagn, som medför resande.

Lokomotiv med fastskruvad snöplog må däremot användas framför tåg med resande, om banbefälet efter tagen del av snödrivornas beskaffenhet anser sådant utan fara kunna ske.

Icke arbetande vingplog må föras med godståg men skall då vara tillsatt sist i tåget, dock ej omedelbart efter vagn, som medför resande. Vingplojen skall därvid vara bemannad med en man, som ansvarar för att plogvingarna hållas indragna och spårrensaren upplyftad.

*Mom. 8.* Godsvagn, å vilken spårrensare är uppsatt, får utan särskilt tillstånd kopplas sist i godståg och efter medgivande av tågledaren sist i annat tåg, vars största tillåtna hastighet icke överstiger 60 km i timmen. Vagnen skall vara bemannad, om spårrensaren arbetar.

*Mom. 9.* I tåg med större tillåten hastighet än 60 km i tim. får mellan två boggivagnar, som äro försedda med verksam genomgående broms, inkopplas *en* tvåaxlig vagn med allenast ledning för dylik broms. Detta antal må höjas till två, om boggivagnen närmast efter dessa två tvåaxliga vagnar är den sista vagnen i tåget eller om närmast på ömse sidor om dessa två tvåaxliga vagnar finnes en eller flera andra tvåaxliga vagnar, som äro försedda med verksam genomgående broms.

Vad här sagts om inkoppling av tvåaxliga vagnar med ledning för genomgående broms mellan boggivagnar gäller även, om dylika tvåaxliga vagnar inkopplas mellan lokomotiv och boggivagn.

*Mom. 10.* Öppen vagn, lastad med levande djur eller med lätt antänt gods (jämför Trafikstadgan, Bil. A, avd. C, VII), får icke medtagas i andra än blandade tåg och godståg. Dylik vagn bör, därest resande medfölja tåget, helst hava sin plats efter de vagnar, vari de resande befinna sig.

*Mom. 11.* Mellan öppen vagn lastad med lätt antänt gods och fordon med i bruk varande elektrisk strömavtagare skall finnas minst en vagn.

ö *Mom. 12.* Lastade överföringsvagnar få icke medtagas i andra än blandade och godståg och få, därest resande medfölja tågen, insättas till ett antal av högst fem.

Lastade överföringsvagnar skola i tåget alltid insättas tillsammans och före personvagnarna samt i personförande tåg närmast efterföljas av en lastad, med verksam broms försedd vanlig godsvagn, vars bruttovikt icke får understiga en tredjedel av den närmast gående överföringsvagnens. Om möjligt skola de insättas närmast lokomotivet. Inkoppling längre in i tåget får ske, endast såvida den främst gående överföringsvagnen är försedd med verksam broms och närmast före denna insättes en vanlig lastad godsvagn, vars bruttovikt icke får understiga en tredjedel av den närmast gående överföringsvagnens.

ö Olastade överföringsvagnar skola inkopplas sist i tåg, dock ej till större antal än att deras sammanlagda vikt ej överstiger tre gånger den närmast förut gående vagnens bruttovikt.

*Mom. 13.* Beträffande vagn, lastad med krut och andra explosiva ämnen eller med eld-

farliga oljor, följas de regler, som i fastställda författningar finnas särskilt föreskrivna.

*Mom. 14.* 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.

*Mom. 15.* I arbetståg få lokomotiv och vagnar efter banbefälets beprövande insättas oberoende av vad i denna § ävensom i § 70 är föreskrivet om tågbildning.

### § 76.

*Mom. 1.* 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, utan att erforderliga skyddsvagnar medföras, skjuta utanför vagnsgavlarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller å lastat gods.

*Vagn, vars last överskrider lastprofil eller skjuter utanför vagnsgavlarna.*

*Mom. 2.* På överföringsvagn för fordon av annan spårvidd skall lasten vara så fördelad, att vagnshjulen bliva jämnt belastade, och så anordnad, att den icke kan förskjuta sig i följd av stötar och skakningar. Det åligger järnvägens förvaltning att utfärda erforderliga närmare föreskrifter till trafiksäkerhetens be- tryggande ifråga om lasten å överföringsvagn, varvid särskilt skall beaktas, att tillåtna hjultrycket icke överskrides och att i kurvor jämväl kullstjälpning inåt vid långsam fart förebygges. <sup>ö</sup>

### § 77.

Den rullande materiel, som användes i tåg,

*Rullande materiels skick.*

skall vara i fullgott skick, så att varje fordon kan utan fara begagnas för sitt avsedda ändamål med för fordonet tillåten hastighet.

### § 78. ✓

*Tågs avgång  
från station,  
hållplats  
eller last-  
plats.*

*Mom. 1.* Förare får icke avgå med tåg från station eller annan plats, där avgångssignal skall enligt § 56 givas åt tåget, förrän dylik signal mottagits.

*Mom. 2.* Förare får icke efterkomma given avgångssignal vid station, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall möta annat tåg, med mindre sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits.

Föraren kan förvissa sig härom genom iakttagande av det mötande tåget, genom muntlig förfrågan hos stationsföreståndaren eller, om ej något av nämnda sätt kan användas, genom att efter givande av signalen: »Har mötande tåg inkommit?» erhålla klartsignal från stationsföreståndaren.

*Mom. 3.* Sedan tåg avgått, skall det, därest hinder ej möter, oavbrutet framgå till nästa plats, där uppehåll skall göras.

### § 79.

*Tågs  
hastighet.*

*Mom. 1.* Tågs hastighet får aldrig överskrida de gränser, som äro bestämda:

- a) för den bandel, varå tåget framgår,
- b) för det lokomotiv, som framför tåget, eller, om flera lokomotiv framföra tåget, för något av dessa, och
- c) för tåget självt på grund av dess sammansättning och bromskraft.

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

*Mom. 2.* Under förutsättning att i mom. 1 meddelade föreskrifter iakttagas, skall största tillåtna hastigheten utgöra:

- a) för tåg med genomgående bromsinrättning å normalspårig bana 90 km. i timmen, å smalspårig bana 60 km. i timmen;
- b) för tåg utan genomgående bromsinrättning samt för tåg, som drages av två lokomotiv, av vilka det främre saknar apparat för genomgående bromsinrättning å normalspårig bana 60 km. i timmen, å smalspårig bana 40 km. i timmen;
- c) för tåg, som drages av två lokomotiv med tenderarna kopplade mot varandra å normalspårig bana 60 km. i timmen, å smalspårig bana 40 km. i timmen;
- d) för arbetståg, för snöplogståg, för tåg, som drages av lokomotiv, med tendern före, och för ensamt lokomotiv med tendern före 40 km. i timmen;
- e) för tåg, som skjutes av lokomotiv, vare sig annat lokomotiv finnes främst i tåget eller ej, 30 km. i timmen;
- f) för tåg, som framföres av sådant ånglokomotiv, som är bemannat med endast förare, 55 km i timmen;
- g) för tåg, vari lastad överföringsvagn framföres, 30 km i timmen.

*Mom. 3.* Den största tillåtna hastigheten i lutningar och kurvor å banan är:

- a) vid gång utför i lutning om 10 : 1000 (1:100) 90 km. i timmen;
- » 12 : 1000 (1:83) 80 »
- » 12,5 : 1000 (1:80) 80 »

om 14	:1000	(1:71)	70	km i timmen;
» 16	:1000	(1:62)	60	»
» 18	:1000	(1:56)	55	»
» 20	:1000	(1:50)	50	»
» 25	:1000	(1:40)	40	»
» 30	:1000	(1:33)	30	»
» 35	:1000	(1:29)	20	»
» 40	:1000	(1:25)	15	»

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

Lutningsförhållandet bestämmes på samma sätt, som föreskrives i § 73, mom. 2.

b) Vid gång i kurva med radie om

	minst 600 m.	90	km. i tim.
därunder till och med	500	80	»
»	»	400	» 75
»	»	350	» 70
»	»	300	» 60
»	»	250	» 50
»	»	200	» 40
»	»	150	» 35
»	»	100	» 25

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

0 För tåg, vari lastad överföringsvagn medföres, får hastigheten vid gång i kurva med radie under 120 meter icke överstiga 15 0 kilometer i timmen.

Mom. 4. Tåg får icke framföras över bankorsning, i växelkurva eller mot spetsarna av en växel, som icke är förreglad, med större hastighet än 40 km. i timmen.

*Mom. 5.* För tåg, som framföres över rörlig bro, må hastigheten under seglations-tiden icke överstiga 40 km. i timmen.

*Mom. 6.* För tåg, som utsändes utan att vara för banbevakningspersonalen kungjort eller utan att visshet finnes, att linjen är klar, får hastigheten icke överskrida 40 km. i timmen.

*Mom. 7.* För tåg, som medför lastad överföringsvagn, får hastigheten vid gång inom stations eller lastplats område icke överstiga 15 kilometer i timmen.

*Mom. 8.* Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är försett med huvudsignal, får hastigheten icke vara större än att, om nämnda signalinrättning fortfarande bibehålles till stopp, tåget kan stanna enligt signalordningens föreskrift.

*Mom. 9.* Vid ingående å station, där tåg skall stanna eller där tågmöte eller tågförbi-gång skall äga rum, får hastigheten icke vara större, än att tåget kan skyndsamt bringas att stanna, då stoppsignal gives.

*Mom. 10.* När varsamhetssignal angiver, att å viss del av banan mindre hastighet än den i allmänhet tillåtna av omständigheterna påkallas, får hastigheten, såvida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, icke överstiga 20 km. i timmen.

*Mom. 11.* Vid växling får hastigheten ej överstiga 30 km. i timmen.

## § 80.

Förutom då det sker till följd av bestämmelserna i föregående § eller i § 37, skall hastigheten minskas,

*Särskilda fall, då tåg skall framföras med minskad hastighet.*

då människor eller djur finnas å banan framför tåget eller

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

## § 81.

*Mom. 1.* 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 huvudsignal för vederbörligt spår antingen helt och hållet saknas eller till följd av dimma, snöyra eller annan orsak är otydlig eller visar annan tågväg än den i tidtabellen eller särskild order angivna.

*Mom. 2.* Tåg, som å dubbelspårig bansträcka framföres å högra spåret i tågriktningen, skall alltid stanna vid ankomsten till station eller annat ställe, där huvudsignal, gällande för vänstra spåret, är eller skall vara uppställd; och får tåget föras vidare endast efter handsignal, given från platsen i fråga.

*Mom. 3.* Tåg, som skall göra uppehåll å station, skall, oavsett hur uppehållet kungjorts för tågpersonalen, efter införandet å stationen stanna före ankomsten till hinderpålen vid utfartsväxeln, varvid med utfartsväxel skall förstås den innersta av växlarna i tågvägen, som leder till annat spår, å vilket enligt gällande tjänstgöringstidtabell tåg från motsatta tågriktningen kan komma att framgå.

Skyldighet  
för tåg att  
stanna.



## § 82.

*Mom. 1.* Bromsning skall verkställas, då *Bromsning.* fara är för handen, även om förarens signal därtill icke förnummits.

Så snart bromsning icke längre är behöf-  
lig, skola bromsarna genast lossas.

*Mom. 2.* Har tåg bringats till stopp ge-  
nom bromsning, som ej verkställts av föraren  
eller på hans order, skall föraren därom låta  
underrätta tågchefhavaren. Tåget får ej fort-  
sätta, förr än tågchefhavaren undersökt or-  
saken och givit föraren avgångssignal.

## § 83.

*Mom. 1.* Nödgas tåg stanna å linjen *Tåg, som  
nödgas  
stanna å  
linjen utan  
att kunna  
utan dröjs-  
mål fortsätta.* och är det synbarligen ur stånd att utan  
dröjsmål fortsätta, skola genom tågchef-  
havarens försorg stoppsignaler genast an-  
ordnas, såsom i § 30 är föreskrivet.

När orsaken till tågets uppehåll undanröjts,  
indragas de utsatta stoppsignalerna och tåget  
föres vidare.

*Mom. 2.* Kan tåget ej föras framåt utan  
endast tillbaka, må, så vida föraren anser  
sådant utan fara kunna ske, tåget bac-  
kas, därvid en signalgivare, visande stopp-  
signal, sändes före tåget, som sakta följer  
efter på ett avstånd av omkring 600 meter  
under upprepade signaler »tåg kommer» med  
visslan. Tåget får dock icke föras förbi  
huvudsignal, förr än tågchefhavaren av där  
tjänstgörande signalkarl erhållit besked, att,  
så vitt han vet, intet hinder förefinnes.  
Tillhör huvudsignalen blockpost, skall, innan  
tåget får föras vidare, order inhämtas från

den blockpost eller station, som ligger närmast den ifrågavarande blockposten i den riktning, vari tåget föres.

*Mom. 3.* Kan tåget föras varken framåt eller tillbaka, skall tågchefen underätta lättast åtkomliga station om förhållandet med begäran om hjälp. Denna begäran skall framställas antingen skriftligen eller ock medelst telegraf eller telefon och innehålla uppgift om det ställe, där tåget står, missödets beskaffenhet och den hjälp, som erfordras.

Begäran om hjälplokomotiv får under inga förhållanden framställas vid mer än en station.

Befinnes tåg, som stannat å linjen och för vilket hjälplokomotiv begärts, kunna fortsätta, innan hjälplokomotivet anlänt, får tåget likväl icke sättas i gång, förr än tågchefen anmält förhållandet till den station, vid vilken hjälplokomotivet begärts, och därifrån erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Skall tåget backa, vidtagas i mom. 2 föreskrivna åtgärder.

*Mom. 4.* Har tåg stannat å linjen endast för att genom backning och ny fart åter kunna komma fram, må, så vida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget utan utsättande av signaler sakta föras tillbaka högst 1,000 meter, dock aldrig förbi huvudsignal utan att iakttaga föreskrifterna i mom. 2.

*Mom. 5.* Iakttages under tågs gång hinder för annat tåg att framgå, skall tågchefen eller den, som eljest iakttagit hindret, anmäla förhållandet till närmaste plats i tå-

gets väg med tåganmälningsskyldighet. Har tåget ej uppehåll därstädes, skall det för ändamålet stoppas.

### § 84.

*Mom. 1.* Måste, då tåg nödgats stanna å Vagnar, som kvarlämnats av å linjen stannat tåg eller som gått loss å linjen från tåg. linjen, vagnar kvarlämnas, skall tågbefälhavaren, innan tåget åter sättes i gång, tillse, att de kvarlämnade vagnarna säkert bromsas eller förstängas, och för anstaltta om signalering på båda sidor därom, på sätt är föreskrivet i § 30. Slutsignaler få icke anbringas å den tågdel, som fortsätter. Tågbefälhavaren inberättar händelsen vid ankomsten till nästa station, varjämte förhållandet anmäles till platsvakten vid blockpost, som dessförinnan måste passeras. Föreståndaren å sålunda först underrättad plats med tåganmälningsskyldighet skall omedelbart till den närmaste på andra sidan om de kvarlämnade vagnarna belägna platsen med tåganmälningsskyldighet anmäla »Hinder för tåg».

Stationsföreståndare som mottagit dylik underrättelse vidtager utan dröjsmål åtgärder för de kvarlämnade vagnarnas avhämtning. Måste lokomotivet, som verkställer avhämtningen, skjuta vagnarna framför sig, sker bevakning och signalering enligt § 83, mom. 2, därest ej framför varande station skriftligen eller genom telegram förklarat linjen klar.

*Mom. 2.* Om vagnar gå loss å linjen från tåg, vars lokomotiv eller motorvagn drager vagnarna, får försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarna och således icke heller stoppsignal för den orsa-

kens skull givas varken av tåg- eller banpersonal, så vida ej med säkerhet är känt, att de lossgångna vagnarna stå stilla, utan skall tåget fortsätta till nästa station, och händelsen där inberättas, varefter med de kvarlämnade vagnarna förfares såsom i föregående mom. är sagt.

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

### § 85.

*Eldsvåda å tåg.*

Uppkommer eldsvåda å tåg, skall detta ovillkorligen stanna och den vagn, där branden är, genast skiljas från de övriga och signalering anordnas såsom vid fara å banan (§ 30).

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

### § 86.

*Särskilda fall, då tåg skall framföras med synnerlig uppmärksamhet och minskad hastighet.*

Måste extratåg utsändas utan att förut vara kungjort eller utsändes tåg från en station, utan att i § 57 stadgat tåganmälan kunnat ske, skall föraren framgå med synnerlig uppmärksamhet och vid vägövergångar och andra ställen, där fara företrädesvis är att vänta, minska hastigheten och signalera »tåg kommer».

## § 87.

Har tåg stannat å linjen för signal till »stopp», och är den, som ansvarar för signalen, icke tillstädes för att giva upplysning 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 § 83, mom. 2, föreskrives.

*Tåg stannat å linjen för signal till »stopp» och den, som ansvarar för signalen, ej tillstädes.*

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