

Tillägg nr 1
till
Förnyat Tjänstgöringsreglemente
för
**enskilda järnvägar med huvud- eller
sekundärbanedrift.**

I § 24 skall mom. 2 lyda sålunda:

“Å lokomotiv eller motorvagn, som går till eller från tågsätt eller som under tågtjänst utför växlingsrörelser, skola under natten signal-lyktor vara anbragta på sätt i § 21, mom. 1 c är föreskrivet.”

I § 48, mom. 4 skall i slutet av första stycket följande nya sats tilläggas:

“Om resande, gods eller vagn icke finnes att avlämna, visar tågbefälhavaren i god tid signalen 'klart'.”

I § 81, mom. 3 skall följande nya stycke tillfogas:

“Skyldigheten för tåg att jämlikt ovanstående bestämmelser stanna före ankomsten till hinderpålen vid utfartsväxeln förfaller, om under tågets infart signalen “framåt” visas av stationsföreståndaren, i vilket fall tåget skall utan avseende å nämnda hinderpåle framföras, till dess att stoppsignal erhålles.”

Ovanstående bestämmelser träda i kraft från och med den 1 januari 1922.

Stockholm i november 1921.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Till tillägget höra 3 st. gummerade änd-
skola inklistras på vederbörliga ställen i Re

Tillägg n:r 1 a
till
Förnyat Tjänstgöringsreglemente
för
**enskilda järnvägar med huvud- eller
sekundärbanedrift.**

“Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
Diarie n:r 4736/23.

Till
Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds
järnvägar.

På därom av Eder gjord framställning av den 6 oktober 1923 har Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen funnit skäl medgiva följande ändringar och tillägg till det för järnvägarna Frövi—Ludvika, Örebro—Köping och Oxelösund—Flen—Västmanland gällande tjänstgöringsreglementet, att tillsvidare tillämpas vid dessa järnvägar.

I § 8 tillägges efter stycket **“Manöver-signal signalbilder“** ett nytt stycke med följande lydelse:

“Uppehållsmärke, bestående av en flyttbar, cirkelformig tavla med bokstaven U i svart på vit botten;“

§ 81 mom. 3 skall erhålla följande lydelse:

“Tåg, som skall göra uppehåll på station, skall, oavsett på vilket sätt uppehållet kungjorts för tågpersonalen, efter införandet på stationen stanna, om ej stoppsignal dessförinnan erhålles, **antingen** vid uppehållsmärke, om sådant finnes uppsatt, varvid det främst gående fordonets främst varande del skall framföras till nämnda märke, **eller** senast före an-

komsten till hinderpålen vid utfartsväxeln, varvid med utfartsväxel förstås den innersta av växlarna i tågvägen, som leder till annat spår, på vilket enligt gällande tjänstgöringstidtabell tåg från motsatta tågriktningen kan komma att framgå.

Skyldigheten för tåg att jämlikt ovanstående stanna förfaller, om under tågets infart på stationen stationsföreståndaren giver signalen "framåt" åt tåget, i vilket fall tåget skall framföras, till dess att stoppsignal erhålles."

Stockholm den 15 oktober 1923.

Fridolf Wijnbladh.

Johan Almqvist."

Ovanstående bestämmelser träda i kraft från och med den 1 november 1923.

Eskilstuna i oktober 1923.

Trafikchefen.

Till tillägget höra 2 st. gummerade ändringslappar, som skola inklistras på vederbörliga ställen i reglementet.

Bihang nr 1

till

Tjänstgöringsreglemente

för

enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift,
innefattande ändringar att tillämpas dels vid mobilisering,
dels eljest när Kungl. Järnvägsstyrelsen härom
utfärdat särskild föreskrift.

Ändring nr 1.

Till § 46 fogas följande moment:

»Mom. 6. Vid mobilisering skall det vid de stationer och för de tåg, som trafikbefälhavaren äger bestämma, åligga tågbefälhavaren å först inkommande möteståg att omlägga och vid behov bevaka yttersta medväxeln för omedelbart avgående möteståg. Tågbefälhavaren skall genom signalen »klart» eller muntligen till stationsföreståndaren anmäla, när växelomläggningen utförts, och må den del av tågvägsinspektionen, som avser kontroll å läget av medväxeln, därmed anses fullgjord.»

Ändring nr 2.

Till § 50 fogas följande stycken:

»Mom. 6. Vid användande av grafisk tidtabell såsom tjänstgöringstidtabell skall trafikbefälhavaren bestämma tågspår för de i denna tidtabell angivna tåg.

Anm. Vid mobilisering må i sådana fall, då det skulle medföra menlig tidsutdräkt att meddela föraren ändrat tågspår före infarten, på sätt i mom. 4 och 5 föreskrivits, och då infartssignalen anger tågväg, tåg intagas, utan att dylik underrättelse givits, och har föraren därvid att iakttaga vad som föreskrives i anmärkningen vid § 81.»

Ändring nr 3.

Till § 54, mom. 1 fogas följande stycke:

»Anm. Grafisk tidtabell må användas såsom tjänstgöringstidtabell.»

Till samma paragraf mom. 2 fogas följande stycke:

»Anm. Användes grafisk tidtabell såsom tjänstgöringstidtabell, innehåller dylik grafisk tidtabell endast de av förenämnda uppgifter, som äro nödvändiga för tågrörelsens besörjande.»

Ändring nr 4.

Till § 69 fogas följande stycke:

»Vid användande av grafisk tidtabell såsom tjänstgöringstidtabell skola tågbefälhavare och förare före tjänstgöringens början anteckna förekommande tågmöten för det tåg, å vilket de skola tjänstgöra, och sinsemellan jämföra dessa anteckningar.»

Ändring nr 5.

Till § 70 fogas följande moment:

»Mom. 4. Vid mobilisering kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 2 särskilda s. k. lokomotivtåg framföras.

Tåg med flera än två lokomotiv, kopplade intill varandra, må icke framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 35 meter, utan skall tåget vid sådan plats isärkopplas samt högst två lokomotiv i sänder framföras över bron eller viadukten med ett avstånd av omkring 100 meter mellan varje lokomotivpar.»

Ändring nr 6.

Till § 81, mom. 1 fogas följande stycke:

»Anm. Vid mobilisering medges dock att, därest huvudsignal visar annan infartstågväg än den, å vilken tåget skall ingå enligt tjänstgöringstidtabellen eller till föraren tidigare given order, tåget må införas med försiktighet och så långsamt, att det kan skyndsamt stanna, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes. Detta skall ifråga om tåg, som enligt tidtabellen icke skall göra uppehåll å stationen, iakttagas endast till dess avgångssignal eller sådan signal i förening med körsignal från utfartssignal angiver, att utfarten är fri.»

Stockholm den 22 maj 1923.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Ändringslappar till Förnyat Tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift, utarbetade på grund av tillägg nr 1 och avsedda att inklistras å sidorna 42, 61 och 108.

Sid. 42 (nederst å sidan, över mom. 2).

Mom. 2. Å lokomotiv eller motorvagn, som går till eller från tågsätt eller som under tåg-tjänst utför växlingsrörelser, skola under natten signallykter vara anbragta på sätt i § 21, mom. 1 c är föreskrivet.

Sid. 43. De fem översta raderna (forts. av mom. 2) överkorsas.

Sid. 61 (nederst å sidan över mom. 4).

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 tågbefälhavaren varsamhetssignal mot stationen (platsen). Stationsföreståndaren (platsvakten) skall då upppepa signalen, så att den bliver synlig för personalen å lokomotivet, varefter stoppsignal gives på sätt i mom. 3 sagts.

Om resande, gods eller vagn icke finnes att avlämna, visar tågbefälhavaren i god tid signalen "klart".

Sid. 108 (över mom. 3).

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.

Skyldigheten för tåg att jämlikt ovanstående bestämmelser stanna före ankomsten till hinderpålen vid utfartsväxeln förfaller, om under tågets infart signalen "framåt" visas av stationsföreståndaren, i vilket fall tåget skall utan avseende å nämnda hinderpåle framföras, till dess att stoppsignal erhålles.