

# Tjänstgöringsreglemente

vid

Statens järnvägar,

fastställt af

Kungl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik

den 26 januari 1877.

---

Ny upplaga

med de i tjänstgöringsreglementet gjorda  
ändringar och tillägg.

---

Stockholm

K. L. Beckmans Boktryckeri

1905.

## Innehåll.

---

### Förklaringar.

#### Första kapitlet.

Personalen .....Sid. 1.

#### Andra kapitlet.

Signalordning ..... » 15.

#### Tredje kapitlet.

#### Säkerhetsregler:

A. å banan ..... » 33.

B. å stationerna ..... » 41.

C. för tågen ..... » 57.

#### Fjärde kapitlet.

#### Allmänna anordningar:

##### beträffande

A. bana och stationer ..... » 73.

B. tågen..... » 77.

C. rörliga materielen..... » 78.

---

#### Normalsektioner af det fria rummet:

å bana ..... » 86, 90.

å stationer ..... » 87, 91.

Lastprofil..... » 88, 92.

Jämförelser mellan metriska och  
gamla mått ..... » 94.

Utdrag ur strafflagen ..... » 97.

---

## Förklaringar.

Vid tillämpningen af föreskrifterna i detta eglemente är att iakttaga:

att hvad som är sagdt om *trafikdirektören* äfven gäller dennes assistenter, äfvensom sådana tjänstemän, hvilka styrelsen särskildt förordnat att biträda trafikdirektören i ledandet af tågens gång;

att med ordet *tåg* skall förstås äfven **ensamt lokomotiv** i alla de fall, då ej af ordställningen är uppenbart, att det endast kan vara fråga om sådant tåg, hvarmed vagnar följa;

att med *nattetid* förstås tiden från solens nedgång till dess uppgång;

att en stations **spårområde** anses hafva sin gräns mot hvarje dit ledande bana vid stationens yttersta växel i samma bana, men att, om fast signalinrättning är uppförd längre ut vid banan, gränsen anses vara midtför signalstolpen;

att med *stationsrörelse* menas hvarje rörelse af lokomotiv, vare sig med eller utan vagnar, som sker antingen inom stations spårområde eller ock vid bantågs ordnande utanför samma område;

att med *banan* skall förstås hufvudspåret mellan stationernas spårområden;

och att med *station* skall förstås äfven emellan stationerna belägen mötes- eller lastplats.

---

## Första kapitlet.

---

# Personalen.

### § 1.

Tjänstemän och betjante vid statens järnvägstrafik innehafva sina beställningar endast på förordnande och kunna från dessa skiljas eller till andra befattningar inom trafikstaten förflyttas af samma myndighet, som dem antagit.

## § 2.

För att af styrelsen antagas till befattning vid statens järnvägstrafik erfordras:

- a) att vara svensk medborgare och välfrejdad;
- b) att hafva fyllt aderton år och icke vara äldre än trettio; dock kan i afseende härpå undantag medgifvas för den, som tillförene förvärfvat sig erfarenhet och skicklighet i göromål, likartade med dem, hvilka tillhöra någon viss gren af järnvägsförvaltningen, och hvilkens anställning styrelsen pröfvar vara af gagn;
- c) att, så framt befattningen är förenad med någon uppörd, därför ställa af styrelsen godkänd säkerhet;
- d) att med behörigt läkarebetyg styrka sig vara fri från svaghet, sjuklighet eller kroppsslyte, som kan anses menligt inverka på tjänsteutöfningen; samt
- e) att förete bevis om eller undergå sådana kunskapsprof, som styrelsen finner nödiga.

## § 3.

*Mom. 1.* Ordinarie tjänstemän och betjante äfvensom e. o. tjänstemän antagas och befordras af styrelsen på förslag af vederbörande afdelningsföreståndare. Förslag till antagande skall vara åtföljdt af handlingar, som styrka den i föregående § stadgade behörighet.

*Mom. 2.* Då extra ordinarie tjänstemans biträde ej längre är af behovet påkalladt

eller annan anledning till hans entledigande förekommer, må den myndighet, på hvars förslag han blifvit antagen, om entledigandet förordna, hvarvid likväl anmälan därom bör till styrelsen ingifvas.

*Mom. 3.* Extra ordinarie betjante äfvensom arbetare må i mån af behof antagas af vederbörande afdelningsföreståndare, hvilken äfven äger att sådan personal enlediga.

#### § 4.

I utbyte mot det förordnande, styrelsen utfärdar för den, som till ordinarie befattning blifvit antagen, lämnar denne en af honom undertecknad förbindelse att ställa sig till efterrättelse alla de föreskrifter, som i afseende på hans befattning äro eller blifva gällande.

Utan vederbörligt tillstånd må ej den sålunda antagne lämna sin befattning förr än tre månader efter i behörig ordning gjord uppsägning. Skall ordinarie befattning indragas, eller finner styrelsen ordinarie tjänsteman eller betjänt, utan att denne genom oskicklighet förverkat sitt förordnande, likväl vara för sin befattning olämplig och således böra därifrån entledigas, sker uppsägning från styrelsens sida minst tre månader förut.

#### § 5.

Vid befordran till högre eller förmånligare befattning gäller i främsta rummet

ådagalagd lämplighet och skicklighet, i för-  
 ening med redlighet och nit, samt därefter  
 ålder i tjänsten.

### § 6.

*Mom. 1.* En hvar, som af styrelsen blif-  
 vit till befattning vid statens järnvägstrafik  
 antagen, skall tjänstgöra när och hvarhelst  
 han därtill beordras, och får icke åtaga sig  
 annat uppdrag, så framt ej styrelsen anser  
 det kunna utföras utan hinder för han tjänste-  
 utföring vid statens järnvägstrafik.

*Mom. 2.* Afdelningsföreståndare äger  
 förordna om tjänstgöringsort inom distriktet  
 för sådana underlydande, för hvilka viss  
 tjänstgöringsort icke är af styrelsen bestämd.

### § 7.

Det åligger förman att genom ett nitiskt  
 och grannliga uppfyllande af egna skyldig-  
 heter samt ett äfven i öfrigt värdigt upp-  
 förande gifva underordnade ett godt före-  
 döme och söka förvärfva sig deras aktning  
 och förtroende. Han skall med oväld och  
 lugn tillhålla underlydande att fullgöra gifna  
 order och att sin tjänst behörigen förrätta  
 samt äger ej att förtiga eller eftergifva, än  
 mindre att lämna oanmärkta de fel, som af  
 underlydande begås; utan skola felen, efter  
 omständigheterna, anmälas eller rättas.

Likaså skall den underlydande redligt  
 fullgöra sina pligter samt med lydnad, om-  
 tanka och nit efterkomma sina förmäns be-

fallningar i tjänsten; och som det är af synnerlig vikt, att noggrann tillsyn hålles öfver efterlefnaden af hvad anbefalldt blifvit, må underlydande icke anse en förmans visitation eller kontroll innebära misstroende eller förnärmande.

## § 8.

Order, som på något sätt innefattar afvikelse från hvad förut i reglementen eller särskilda instruktioner är stadgadt, bör, till undvikande af missförstånd, skriftligen meddelas.

Gifves sådan order muntligen, må dock underordnad ej vägra att densamma åtlyda, men det stannar i ty fall på förmannens ansvar, om genom missförstånd af ordern skada uppstår.

## § 9.

Hvar och en i järnvägens tjänst anställd person, som icke bor inom statens järnvägs- trafikskolor, skall till vederbörande befäl uppgifva sin adress.

## § 10.

Stations-, tåg- och banbevakningspersonalen skall under tjänstgöring vara iklädd uniform eller bära föreskrifvet tjänstetecken.

## § 11.

Hvar och en af ban- och tågpersonalen skall under tjänstgöring vara försedd med ett rätt gående fickur.



## § 12.

Noggrann tillsyn skall egnas däråt, att främmande person icke går å banan eller eljest vistas inom järnvägens område utan vederbörligt tillstånd.

## § 13.

Effekter kvarglömda i vagnar skola tillvaratagas och vid bantågets ankomst till slutstationen aflämnas. Annorstädes inom järnvägens område upphittade främmande effekter skola till närmaste station insändas.

## § 14.

Ingen, vare sig tjänsteman eller betjänt, må aflägsna sig från tjänstgöring utan förut erhållen tjänstledighet. Varder någon genom sjukdom eller annat laga förfall hindrad att tjänstgöra, åligger honom att, så snart ske kan, anmäla förhållandet hos närmaste förman, vid påföljd att eljest anses såsom olofligen frånvarande.

Under tjänstemans eller betjänts sjukdom eller tjänstledighet skall vederbörande förman tillse, att tjänsten behörigen upprätthålles.

## § 15.

*Mom. 1.* Tjänstledighet för sjuklighet eller till skötande af egna angelägenheter kan åt underlydande beviljas af afdelningsföreståndare under högst 10 dagar på en

gång, men icke för längre tid sammanräknadt än högst 30 dagar af samma kalenderår.

Dylik ledighet under flera än 10 till och med 30 dagar på en gång sökes hos styrelsen.

*Mom. 2.* Erfordras tjänstledighet utöfver 30 dagar under ett kalenderår, vare sig till följd af sjuklighet eller till skötande af egna angelägenheter, sökes sådan hos styrelsen för en tid af intill fem månader, och vare sökanden skyldig att, därest sålunda sökt ledighet varder honom för skötande af enskilda angelägenheter beviljad, under tiden afstå samtliga sina löneförmåner.

*Mom. 3.* Tjänstledighet för utöfvande af allmän värneplikt beviljas af vederbörande afdelningsföreståndare.

*Mom. 4.* Tjänstledighet för bevistande af gudstjänst skall vederbörande afdelningsföreståndare, så vidt möjligt är, bereda underlydande personal minst hvar tredje söndag.

*Mom. 5.* Då tjänstledighet sökes, skall uppgift meddelas om ändamålet, hvarför, och tiden, under hvilken ledigheten önskas, äfvensom stället, där sökanden ämnar under ledigheten vistas. Sökes tjänstledighet för hälsans vårdande, skall behörigt läkarebetyg vara ansökningen bifogadt.

## § 16.

Personalen åligger att emot allmänheten iakttaga ett höfligt och tjänstvilligt uppförande samt får icke, under hvad namn och förevändning som helst, af enskilda trafikant-

ter emottaga drickspenningar eller annan vedergällning.

### § 17.

Strängeligen förbjudes att under tjänstgöring svärja eller föra oljud, medföra eller förtära starka drycker, inom stationernas väntsalar, expeditioner eller magasin röka tobak, eller inlåta sig med främmande personer i andra samtal än sådana, som afse att lämna erforderliga upplysningar.

Ingen må vägra att uppgifva sitt namn, då han i tjänsten därom tillfrågas.

### § 18.

För olydnad mot order, vårdslöshet, försummelse, oförstånd eller oskicklighet i tjänsten eller grofhet och ohöflighet mot trafikanter, vanvördnad mot befäl, äfvensom för oärlighet, dryckenskap eller annan förseelse under tjänstens utöfning vare tjänstemän och betjante, förutom ansvar enligt allmän lag, där sådant üger rum, underkastade särskildt disciplinärt straff, ådömdt i den ordning, här nedan säges.

### § 19.

*Mom. 1.* Beträdes afdelningsföreståndare eller dess assistent med fel eller försummelse i tjänsten, varder af styrelsen hans felaktighet pröfvad och straffet därför bestämdt.

*Mom. 2.* Varder annan person, tillhörande linjepersonalen, beträdd med tjänstefel

af lindrigare beskaffenhet eller har han låtit klandervärdt uppförande komma sig till last, må vederbörande afdelningsföreståndare, efter omständigheterna, antingen tilldela den felande lämplig varning eller döma honom till böter, motsvarande högst tre dagars aflöning; och skall, därest icke felet af den skyldige erkännes eller eljest är uppenbart, formligt förhör hållas och protokoll därvid föras.

*Mom. 3.* Är felet af svårare beskaffenhet, må afdelningsföreståndaren, sedan förhör blifvit hållet och protokoll däröfver upprättats, döma den felande till böter, motsvarande högst tio dagars aflöning; börande härvid distriktets juridiska biträde föra förhørsprotokollet samt i målet afgifva betänkande, såvidt sådant utan anmärkningsvärd tidsutdräkt kan ske eller eljest hinder därför icke möter; hvarjämte handlingarna i målet skola omedelbart efter besvärstidens utgång till styrelsen insändas.

*Mom. 4.* Fel, som, enligt afdelningsföreståndarens åsikt, bör beläggas med än högre bötesstraff eller med mistning af tjänst på viss tid eller för alltid, anmäles hos styrelsen; hvarvid tillika öfverlämnas förhørsprotokoll, upprättadt såsom i näst föregående moment säges, den felandes skriftliga förklaring samt yttrande af afdelningsföreståndaren med förslag till bestraffning.

*Mom. 5.* Förekommer mål, i hvilket personer, tillhörande olika afdelningar inom samma distrikt, kunna antagas hafva gjort sig

till fel eller försummelse i tjänsten skyldige, skall samma mål handläggas och, med iakttagande af ofvanstående stadganden, af dömas eller till styrelsens pröfning öfverlämnas af t. f. intendenten i distriktet; skolande dock vederbörande afdelningsföreståndare lämnas tillfälle att vid förhör, som hålles, vara själf eller genom annan tjänsteman å afdelningen tillstädes äfvensom att före beslutets meddelande i målet afgifva yttrande, så vidt afdelningens personal vidkommer.

*Mom. 6.* Mål beträffande personer, som tillhöra olika distrikt, skall handläggas och utredas af vederbörande afdelningsföreståndare eller t. f. intendenten i det distrikt, inom hvilket felet blifvit begånget eller derpå grundadt yrkande om skadestånd bort eller bör anhängiggöras; hvarefter målet af bemälda afdelningsföreståndare eller t. f. intendent af dömes eller till styrelsens pröfning hänskjutes, allt med iakttagande i tillämpliga delar af de härofvän i mom. 2—5 meddelade stadganden jämte hvad i efterföljande 23 § föreskrifves.

### § 20.

Härförutan är förman berättigad att en hvar, som honom omedelbarligen lyda bör, ur tjänstgöring försätta, då sådant till undvikande af fara eller för behörig ordning i tjänsten fordras, dock med skyldighet att en sådan åtgärd ofördröjligen till vederbörande högre befäl anmäla.

## § 21.

De straff, som af styrelsen ådömas, bestå, efter omständigheterna, af varning, böter, motsvarande högst tre månaders lön, afstängning från tjänst på högst lika lång tid, eller tjänstens förlust för alltid.

Sålunda ådömd afstängning från tjänst medför förlust af aflöning under den bestämda tiden; och skola uniformsperedlar eller andra tjänstetecken, hvilka från järnvägen utbekommits, under samma tid vara återlämnade.

## § 22.

Böter, som ådömas tjänstepersonalen tillfalla statens järnvägstrafiks änke- och pupillkassa.

## § 23.

Om genom förvällande af person, tillhörande linjepersonalen, något järnvägen tillhörigt eller i dess vård lämnadt gods förkommit eller skadats, eller annan förlust tillskyndats järnvägen, må den felande, utan afseende därå, huruvida straff för förseelsen varder honom ådömdt eller icke, kunna förpliktas att förlusten ersätta medelst afdrag å aflöningen; skolande frågan härom i sammanhang med ansvarsfrågan handläggas och afgöras af vederbörande befäl eller myndighet jämlikt bestämmelserna i § 19 af detta kapitel; dock med iakttagande, att målet varder i sin helhet till styrelsens afgörande

hänskjutet i följande tvänne fall, nämligen: då ersättningsbeloppet, som den felande, enligt samma befäls eller myndighets åsikt, bör utgifva, motsvarar eller öfverskjuter den felandes halfva månadsaflöning, eller anledning förekommer därtill, att ersättning för förkommet eller skadadt gods bör af personer tillhörande olika distrikt, järnvägen återgäldas.

## § 24.

Om någon anser sig förolämpad eller orättvist behandlad af förman äller eljest är med förmans beslut missnöjd, äger han att, inom 14 dagar efter det anledningen till klandret yppades eller beslutet blef honom meddeladt, däröfver anföra klagan eller besvär: mot t. f. intendenten eller afdelningsföreståndare hos styrelsen samt mot annan förman hos föreståndaren för den afdelning, klaganden tillhör; börande dylika klagomål alltid vara skriftliga.

Har underlydande, af lättsinne eller illvilja, utan skäl anfört klagomål emot förman, må han därför kunna bestraffas såsom för tjänstefel.

## § 25.

Ändring i styrelsens beslut må sökas genom anförande af underdåniga besvär, hvilka skola till Kungl. Maj:t i dess Civil-Departements Expedition ingifvas inom trettio dagar efter erhållen del af beslutet. Öfver er-

hållen varning må dock ej klagan föras. Innefattar beslut pröfning af revisionskontorets anmärkningar vid kassa- och förrådsredogörelser med därtill hörande verifikationer, eller af kontrollkontorets anmärkningar vid uppbördsredogörelser med hvad därtill hörer, må den med beslutet missnöjde inom lika tid anföra besvär i Kungl. Maj:ts och Rikets Kammarrätt.

## § 26.

Hvad i detta reglemente finnes bestämdt rörande personalens skyldigheter gäller icke allenast ordinarie tjänsteinnehafvare utan äfven en hvar, hvilken tillfälligt förestår en befattning.

## § 27.

En hvar, af hvilken tågs säkerhet är beroende, skall känna och kunna utföra hvad honom genom detta reglementes signalordning och säkerhetsregler samt särskilda instruktioner ålägges; och skall han under tjänstgöring städse vara försedd med ett exemplar af samma reglemente och instruktioner.

---



## Andra kapitlet.

---

# Signalordning.

### A. Signaler å bana och stationer.

#### § 1. \*)

Signalmedel äro:

**Semafor**, bestående af en hög **stolpe**, med en eller flera så kallade **vingar**, anbragta vid stolpens öfra del och rörliga tvärs för banan, samt å stolpens

---

\*) Enligt §:s lydelse i Cirk. Ser. A nr 503 den 1 april 1905.

öfra del en eller flera **lyktor**, åt hvilkas sken kan gifvas röd eller grön färg;

**Signalskifva**, bestående af en större **plåt**, anbragt å en **stolpe**, sålunda, att den kan vändas tvärs för eller längs med banan. Plåten är röd på den sidan, med hvilken signal gifves, då plåten står tvärs för banan. I förbindelse med plåten är anbragt en **lykta**, som kan visa rödt sken åt samma håll som plåtens röda sida, men grönt sken, då plåten står längs med banan;

\*) **Känningsskifva**, bestående af en mindre på en stolpe uppsatt, tvärs för eller längs banan ställbar plåt, och afsedd att på förhand angifva, huruvida en på ett visst afstånd bakom skifvan befintlig fast signalinrättning visar stopp eller varsamhet. Plåten är på framsidan grön, och är i förbindelse med densamma en lykta anbragt, som, då plåten är ställd tvärs för banan, visar grönt sken, men eljest hvitt sken;

Nu nämnda signalinrättningar kallas »fasta» och de signaler, som med dem gifvas, »fasta signaler».

**Signaltafla, röd;**

**Signaltafla, grön;**

**Signalflagga med röd duk;**

**Signalflagga med grön duk;**

**Handsignallykta**, hvarmed kan visas rödt, grönt eller hvitt sken;

---

\*) Detta tillägg ang. känningsskifva fastställdt genom Cirk. n:r 810 den 15 maj 1884.

**Knalldosor**, eller dosor fyllda med exploderande ämnen;

**Den signalerandes armar** samt

**Signalpipa.**

Signaler med flagga, handsignallykta eller arm kallas med gemensamt namn »handsignaler».

## § 2.

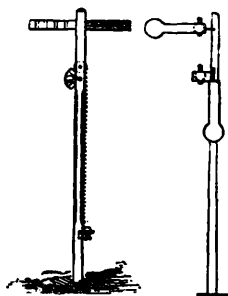
Fast signalinrättning får icke uppföras, förändras eller indragas, utan att vederbörande tjänstepersonal blifvit genom skriftliga eller tryckta order därom underrättad.

## § 3<sup>o</sup>).

**Stoppsignal** eller signal, att tåg skall stanna, gifves på något af följande sätt:

a) vid dagsljus:

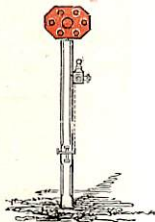
med semafor, försedd med två vingar, en på vardera sidan om stolpen, genom den vinge ställd vågrätt, som från ankommande tåg synes till vänster om stolpen;



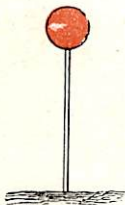
med semafor, försedd med två eller flera vingar, rörliga åt vänster sida om stolpen från ankommande tåg räknadt, genom öfversta vingen ställd vågrätt;

\*) Enligt 2:s lydelse i Cirk. Ser. A. n:r 503 den 4 april 1905.

med **semafor**, försedd med blott en vinge, genom denna ställd vågrätt;



med **signalskifva** genom plåten, vänd tvärs för banan;



med **röd signaltafla**, planterad vid sidan om och tvärs för banan;

med **röd signalflagga**, utvecklad, eller, då flagga saknas,



med den **signalerandes båda armar**, sträckta uppåt, eller ock

med **hvilket föremål som helst, hastigt förddt flera gånger upp och ned, samt med knalldosor, fästade å rälerna;**

b) nattetid:

med det **röda skenet** från semaforer eller signalskifvas lykta;

med det **röda skenet** från handsignal-lykta;

med **sken af hvad färg som helst, hastigt förddt flera gånger upp och ned**, hvilken signal utförd med **grönt** sken företrädesvis må användas, då tåg stoppas å station, där detsamma enligt tidtabell skall stanna;

med **knalldosor**, på sätt ofvan är sagdt.

\*) Är semafor eller signalskifva ställd till stopp, har tillhörande **känningsskifva** sin plåt ställd tvärs för banan och visar nattetid grönt sken.

#### § 4.

Tåg skall stanna för stoppsignal, gifven

a) å fast signalinrättning, som är uppställd innanför stations yttersta växel: minst 100 meter (eller 340 fot) utanför denna växel;

---

\*) Detta tillägg enligt cirkulär n:r 810 den 15 maj 1884.

- b) å fast signalinrättning på annat ställe: före ankomsten till signalstolpen, minst 100 meter (eller 340 fot) från denna;
- c) vid stationsrörelser: genast då stoppsignalen visas;
- d) vid öfriga tillfällen: så fort ske kan, då stoppsignalen synes eller det märkes, att tåget gått öfver en knalldosa.

### § 5 \*).

**Fast signalinrättning skall alltid visa stopp**, utom när ankommande tåg tillåtes framgå, då »varsamhet» skall visas och bibehållas, till dess lokomotivet passerat signalstolpen eller dessförinnan stannat, hvarefter signalinrättningen åter ställes till stopp.

Vid svängbro och annat med fast signalinrättning skyddadt ställe å banan samt vid station, där tåg skola mötas, får dock fast signalinrättning ej ställas till varsamhet, förr än det ankommande tåget gifvit signal med ånghvisslan.

### § 6 \*\*).

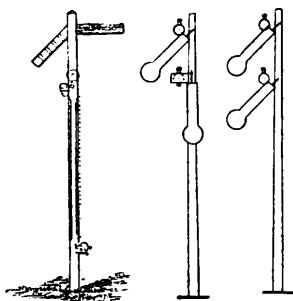
**Varsamhetssignal** eller signal att tåg skall gå långsamt, gifves

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. nr 810 den 15 maj 1884.

\*\*\*) Enligt §:s lydelse i cirk. Ser. A. nr 503 den 4 april 1905.

a) vid dagsljus:

med semafor, försedd med två vingar, en på vardera sidan om stolpen, genom den vinge ställd i 45 graders vinkel nedåt, som från ankommande tåg synes till vänster om stolpen;



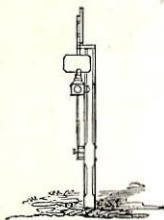
med semafor, försedd med två eller flera vingar rörliga åt vänster sida om stolpen från ankommande tåg räknadt, genom en eller flera vingar ställda i 45 graders vinkel nedåt;

med semafor, försedd med blott en vinge, genom denna vinge ställd i 45 graders vinkel nedåt;

Vid semafor med två eller flera vingar rörliga åt samma sida om stolpen betyder:

1:o) den öfversta vingen ensam ställd i 45 graders vinkel nedåt, att tåget intages på hufvudspåret.

2:o) två eller flera vingar samtidigt ställda i 45 graders vinkel nedåt, att tåget intages på ett sidospår;



med **signalskifva**, genom plåtens vändande längs banan;



med **grön signaltafla**, planterad vid sidan om och **tvärs för** banan;

med **grön signalflagga**, utvecklad, eller, då denna saknas,



med **den signalerandes ena arm**, sträckt uppåt;

b) nattetid:

med det **gröna skenet** från semaforer eller signalskifvas lykta eller lyktor, hvarvid å semafor med två eller flera lyktor antalet lyktor, som samtidigt visa



grönt sken, har med afseende å det spår, hvarpå tåget skall intagas, samma betydelse som antalet vingar vid dagsljus; med handsignallyktas **gröna sken**, hållet **stilla**.

\*) Är semafor eller signalskifva ställd till varsamhet, har tillhörande **kännings-skifva** sin plåt ställd längs banan och visar nattetid hvitt sken.

## § 7.

**Alltvälsignal**, eller signal att i gång varande tåg får obehindradt fortgå, gifves  
a) vid dagsljus:

med **signalflagga**, **hoprul-lad**, och hållen vid högra sidan längs armen, eller, då flagga saknas,



med **den signa-lerandes ena arm**, våg-rätt utsträckt;



\*) Detta tillägg enligt cirkulär nr 810 den 15 maj 1881.

b) nattetid:

med handsignallyktas **hvita sken**, hållet **stilla**.

### § 8.

*Mom. 1.* **Afgångssignal**, d. v. s. signal att ett stillastående tåg skall afgå från station eller det ställe å banan, där tåget stannat, gifves med

ett **långt ljud ur signalpipa** och på samma gång med **handsignal** sålunda:

a) vid dagsljus:

med **den signalerandes ena arm, vågrätt utsträckt**;

b) nattetid:



med **handsignallyktas hvita sken**, förddt i cirkel.

*Mom. 2.* Har tåg stannat för **fast signal** till »stopp», gifves, då tåget åter

får sätta i gång, signal därtill genom att ställa den fasta signalen till »varsamhet».

### § 9.

*Mom. 1.* Särskilda **signaler för stationsrörelser** äro:

**Framåt!**, betydande att lokomotivet skall **draga** vagnarne, och

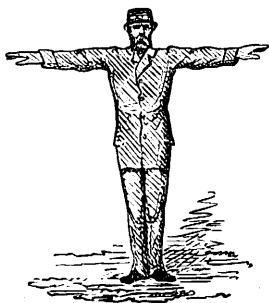
**Back!**, att lokomotivet skall **skjuta** vagnarne.

För signalen »framåt» skall ensamt lokomotiv sättas i rörelse, vid dagsljus åt det håll, hvaråt lokomotivets framände är riktad, och nattetid åt det håll, hvaråt lyktorna visa rödt och hvitt sken; för signalen »back» tvärt om.

Dessa signaler gifvas sålunda:

a) vid dagsljus:

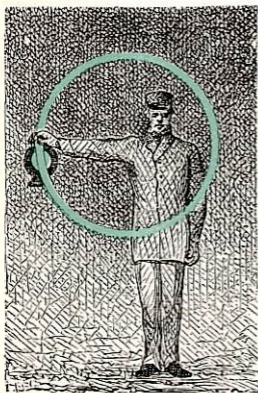
**Framåt!** med den signalerandes båda armar, vågrätt utsträckta;



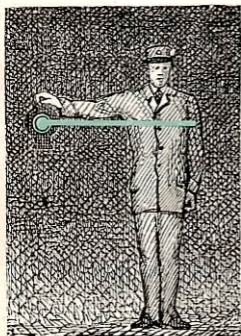


**Back!** med ena armen, fördd upprepade gånger från höger till vänster och åter;

b) nattetid:



**Framåt!** med handsignallyktas gröna sken, långsamt fördd i cirkel;



**Back!** med grönt sken, hastigt fördd upprepade gånger från höger till vänster och åter.

*Mom. 2.* För att **stanna** eller **sakta** stationsrörelse användas de vanliga handsignalerna till »stopp» eller »varsamhet».

### § 10.

I **skymning, dagning och tjocka** skola fasta signaler å stationerna äfvensom alla de signaler, som gifvas af banpersonalen, utföras på bägge de särskilda sätt samtidigt, som äro föreskrifna för signalering vid dagsljus och nattetid.

## B. Signaler å tåg.

### § 11.

Signalmedel å tåg äro:

**Ånghvissla** å lokomotiv;

**Signallyktor** med röda, gröna och hvita sken;

**Signalskärm, röd;**

**Signalskärm, hvit med rödt kors;**

**Signalskärm, hvit;** samt

**Handsignalmedel,** enligt bestämmelserna i § 1.

### § 12.

Med ånghvissla gifvas följande signaler, nämligen:

**Gif akt!** med **ett kort ljud**, då lokomotivet sättes i gång eller då under färd å banan tågpersonalens uppmärksamhet samt hjälp med lindrig bromsning påkallas;

**Bromsa!** med **tre korta ljud**, när bromsarne skola åtskrufvas, och således alltid då tåg skall stanna;

**Fara!** eller **signalen »bromsa» flera gånger upprepad**, betyder, att bromsarne skola skyndsamt och med kraft åtskrufvas;

**Lossa bromsarne!** med **ett långt och därefter ett kort ljud**, när bromsarne skola lösskrufvas;

**Tåget kommer!** med **ett långt uthållande ljud**, när tåget nalkas

station eller annat ställe, som skyddas af fast signal,

kurva i djup skärning, eller vägöfvergång, ditåt utsikten är skymd,

samt då personer synas på banan framför tåget;

**Larm!** med **många, tätt upprepade, korta ljud**, då skyndsamt arbetsbiträde erfordras.

### § 13. \*)

*Mom. 1.* **Signallyktor** å tåg skola nattetid och i tjocka vara anbragta så, som nedan sägs:

a) då lokomotivet **drager** vagnarna:

å den vid lokomotivets gång främst varande delen antingen **två lyktor** med **ofärgadt sken framåt** eller en enda, centralt och högt fästad **stor lykta** likaledes med **ofärgadt sken framåt** och

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. ser. A nr 401 den 4 december 1903.

å sista vagnen i tåget **två lyktor**, visande **rödt sken bakåt** och **ofärgadt sken framåt**;

b) då lokomotivet **skjuter** vagnarna framför sig:

å lokomotivet **två lyktor** med **rödt sken bakåt**, och

å den vagn, som går främst, **två lyktor** med **ofärgadt sken framåt** och **rödt sken bakåt**;

c) då lokomotivet går **ensamt**:

antingen **två lyktor** med **ofärgadt sken framåt** eller **en** enda, centralt och högt fästad **stor lykta**, likaledes med **ofärgadt sken framåt**, samt

**två lyktor**, visande **rödt sken bakåt**;

d) vid **snöplogning**:

**tre** eller **fyra lyktor** å lokomotivet på samma sätt som i mom. c) sägs, med iakttagande däraf, att de lyktor, som äro vända åt snöplogen, fästas så högt, att deras sken synes **öfver** plogen.

*Mom. 2.* Vid stationsrörelser och sådana rörelser å banan, som ske under skydd af behöriga stoppsignaler, äfvensom vid sådan backning af tåg, som måste ske vare sig till undvikande af fara eller under de förhållanden, hvarom kap. III § 52 handlar, skola lyktornas sken icke ändras efter tågets olika riktning.

*Mom. 3.* Har vederbörande trafikinspektör förklarad någon del af dubbel-

spårig banlinje för enkelspårig, och måste till följd häraf å dylik bandel tåg framgå på annat spår än det för tågriktningen fastställda, skola främst å tåget anbringas:

vid dagsljus en röd skärm och  
nattetid en lykta med rött sken och  
en lykta med ofärgadt sken, skenen framåt.

#### § 14.

Vid dagsljus skall sista vagnen i tåg vara särskildt betecknad genom en **hvit skärm**, fästad vid dragkroken å vagnens eftersta gafvel.

#### § 15.

**Extratåg**, som icke är på annat sätt för vederbörande banpersonal kungjort, skall, så vidt möjligt, tillkännagifvas genom särskilda signalmedel, fästade efterst å det tåg, som näst förut passerar extratågets väg,

a) vid dagsljus:

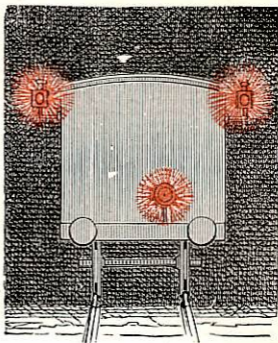
genom en **röd skärm**, eller **röd flagga**, angifvande att **extra tåget kommer efter från samma håll**;

genom en **hvit skärm med rött kors**, eller en **grön flagga**, betydande att **extratåg kommer från motsatt håll**;

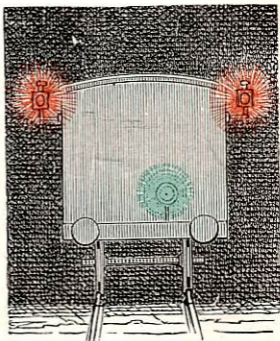


b) nattetid och i tjocka:

genom en  
lykta med rött  
sken, angifvande  
extratåg från sam-  
ma håll, samt



genom en  
lykta med grönt  
sken, betydande  
extratåg från mot-  
satt håll.



### § 16.

Behöfver tågpersonalen gifva till lokomotivföraren någon af signalerna »stopp», »varsamhet», »alltväb» eller afgångssignal. skall detta ske genom handsignaler.

## C. Allmänna föreskrifter.

## § 17.

Signal skall gifvas så, att densamma tydligt kan märkas af den, som skall rätta sig därefter.

## § 18.

Signal skall ovillkorligen åttlydas, antingen orsaken till densamma är känd eller icke.

## § 19.

Hvar och en, som under tjänstgöring skall begagna signalredskap, är ansvarig för att dessa äro för ändamålet i brukbart skick och till hands, då de skola användas.

## § 20.

Inga andra signaler få användas än sådana, som genom denna signalordning eller styrelsens särskilda föreskrifter, äro fastställda.

---

Tredje kapitlet.

---

## Säkerhetsregler.

A. Å banan.

§ 1.

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

## § 2.

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

Detta afstånd skall vara:

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

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

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

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

med **fast signal**, skall han underrätta den, som därstädes ansvarar för signaleringen, att fara är för handen, så att denne må kvarhålla ankommande tåg och sålunda skydda det farliga stället från den sidan.

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

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

Måste den, som utlagt knalldosor, återvända för att utlägga dylika dosor äfven på andra sidan om det farliga stället, eller har han genom förmans order blifvit kallad tillbaka, utan att annan signalkarl ställts vid de utlagda dosorna, skall han på återvägen utlägga ytterligare 2 knalldosor, nemligen 1 på hvar 200 meter (670 fot) från det första utläggningsstället.

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

### § 3.

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

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

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

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

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

#### § 4.

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

Under det **vagnen är i gång**, skall en

man gå före densamma, på ett afstånd af omkring 600 meter (2000 fot), ständigt visande stoppsignal framåt. Äfvenledes skall en man gå efter vagnen, på samma afstånd som den förre, men visande stoppsignal bakåt. Nattetid och i tjocka skall dessutom från sjelfva vagnen visas **rött sken såväl framåt som bakåt**.

Då **vagnen är stillastående**, skola stoppsignaler vara anordnade på bägge sidor därom, såsom i fråga om **arbete å banan** (§ 3) är föreskrifvet.

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

### § 5.

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

Å nu i fråga varande fordon skola nattetid och i tjocka föras lyktor, visande **rött sken så väl framåt som bakåt**, och vid dagsljus **röd flagga**.

## § 6.

**Lösa föremål**, hvilka måste uppläggas utmed banan, få aldrig komma närmare spårets meddellinje än 2 meter (6,7 fot). Skulle det upplagda föremålets höjd skjuta mer än 0,3 meter (1 fot) öfver rälerernas öfverkanter, får detsamma icke komma närmare spårets meddellinje än 2,5 meter (8,4 fot). Vidare måttbestämmer rättas efter banans normalsektion.

## § 7.

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

## § 8.

**Vägöfvergång**, där särskild vakt är anställd, skall i allmänhet hållas öppen för vägfarande och endast vara stängd, då bantåg skall framgå. Vakten skall känna de tider, då ordinarie tåg vanligen passera, och därefter rätta stängningen, så att intet uppehåll för tåg och ingen våda för vägfarande uppstår. Natтетid och i tjocka, eller i fall utsikten längs banan eljest är skynd, skall stäng-



ningen dock ske minst 10 minuter före tågs väntade ankomst.

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

Så snart tåg passerat, skall vägöfvergången genast öppnas för de vägfarande.

**Vägöfvergång, där särskild vakt icke är anställd**, skall vara stängd vid alla andra tillfällen, än då densamma får af vägfarande begagnas.

### § 9.

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

### § 10.

**Följer tåg ett annat inom 10 minuter**, skall från banan gifvas signal till »stopp» åt det efterföljande tåget, och om ett

tåg följer mer än 10, men mindre än 15 minuter efter ett föregående, skall åt det efterföljande gifvas signal till »varsamhet».

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

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

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

### § 11.

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

### § 12.

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

## § 13.

Om tåg stannar å banan, larmsignal gifves från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dennas omedelbara närhet, eller annan **händelse inträffar, som kräfver skyndsam hjälp**, skall hvar och en af banpersonalen, som utan fara för säkerheten å banan kan lämna sin post, hastigt begifva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas af tågchefen eller den bland de närvarande, hvilken högsta befälet utöfvar.

## B. Å stationerna.

## § 14. \*)

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

I tjänstgöringstidtabellen skola an gifvas de för särskilda tåg fastställda tågvägar.

Därest till följd af särskilda omständigheter annan tågväg måste vid tågs intagande å station användas än den i

---

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. Ser. A nr 503 den 4 april 1905.

tjänstgöringstidtabellen angifna, skall lokomotivföraren därom underrättas antingen skriftligen å närmast föregående station, där tåget gör uppehåll, eller ock, om så ej kan ske, utanför ifrågavarande station, hvars fasta signalinrättning därför skall bibehållas vid »stopp», intill dess tåget stannat och sådan underrättelse, som nyss är nämnd, lämnats lokomotivföraren.

### § 15.

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

### § 16.

**Stationsur** skall dagligen jämföras med eller ställas efter hufvudstationens ur, i den ordning, som af trafikdirektören blifvit bestämd.

### § 17.

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

## § 18.

Växel skall ställas för det spår, hvarå tåg skall framgå, och då tåg passerar motväxel, skall denna antingen skötas af spårväxlare, eller vara läst, eller ock annorledes säkert fästad.

## § 19. \*)

**Stationsrörelse eller vagnflyttning utanför gränsen af stations spårområde** åt det håll, hvarifrån tåg väntas, får icke pågå inom de sista 10 minuterna före tågets beräknade ankomsttid.

Måste dylik stationsrörelse ske under tiden mellan 20 och 10 minuter före det väntade tågets ankomsttid, får den icke verkställas utan att vara skyddad af vederbörliga handsignaler.

## § 20.

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

## § 21.

Stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med ordning verkställa hvad som hör till betjäandet af tåg,

---

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. n:r 810 den 15 maj 1884.

då dessa äro inne å station, så att uppehåll därstädes utöfver den bestämda tiden undvikas; och skall allt, som på förhand kan göras för ferm befordran af ett tåg, af stationspersonalen vara undångjordt före tågets ankomst.

### § 22.

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

### § 23. \*)

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

Dessutom skall nattetid och i tjocka, såvida ej stationsföreståndaren af trafikinspektören underrättats, att tågpersona-

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. ser. A n:r 155 den 10 september 1900.

len redan fått order om det extra uppehållet, det ytterligare försigtighetsmått, så vidt möjligt, varda iakttaget, att 2 knalldosor utläggas omkring 100 meter utanför stationens yttersta växel åt det håll, hvarifrån tåget väntas.

Fasta signalen får, sedan tåget stannat, icke förändras till »varsamhet», förrän stationsföreståndaren, såframt tåget måste å stationen kvarhållas, gifvit lokomotivföraren skriftligt besked om kvarhållandet samt anledningen därtill eller, därest tåget icke behöfver å stationen kvarhållas, förvissat sig om, att något hinder för tågets genomfart icke längre förefinnes.

### § 24. \*)

**Stationsföreståndare är ansvarig** för att den, som sköter å stationen befintlig fast signalinrättning, erhåller tydlig föreskrift om hvilken signal han i hvarje förekommande fall skall visa.

**Är fast signalinrättning i olag** vid det tillfälle, då tåg måste stanna utanför stations spårområde, skall minst 600 meter utanför detta områdes gräns stoppsignal gifvas medelst handsignal och nattetid jämväl medelst knalldosor, som utläggas, en vid signaleringsstället och den andra något längre bort.

---

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. 810 den 15 maj 1884.

## § 25.

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

Extra tåg benämnas med littera, eller ock efter utgångs- och bestämmelsestationen samt afgangstiden från den förra, t. ex. »Tåg. Lit. B» eller ock: »extra tåg Göteborg—Falköping 10,30 f. m.».

## § 26.

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

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

**Stationsföreståndare får icke under något villkor på eget bevåg afvika från tidtabells bestämmelser om tågs möten och förbigång.** Äfven om tåg är aldrig så länge fördröjdt genom inväntande af annat tåg, som skall möta eller förbigå, får detsamma icke afsändas, förr än det



andra inkommit, så framt ej trafikdirektören dessförinnan annorlunda bestämt.

### § 27.

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

*Mom. 2.* Innan tåg enligt beräkning bör komma att afgå från eller förbisläppas en station, skall **föreståndaren** så nära den beräknade tiden som utan tågets fördröjande ske kan, telegrafera till nästa i tågets väg belägna station, där telegrafpåpassning enligt föreskrift skall äga rum, en sålunda formulerad fråga:

»kan N:o 01 afgå?»

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

»klart för N:o 01.»

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

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

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

»Nu kan N:o 01 afgå.»

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

Stationsföreståndare, som, enligt hvad ofvan är sagdt, afgifvit ett sådant svar som: »klart för N:o 01» eller: »nu kan N:o 01 afgå», står i ansvar för att hvarken tåg eller vagn utsläppes från hans station åt det håll, hvarifrån tåget väntas, så framt ej antingen behörig order ingått, som befriat honom från detta ansvar, eller ock någon händelse inträffat, som nödvändiggör utsändande af hjälplokomotiv åt samma håll.

*Mom. 3.* När tåg afgår från eller förbisläppes station, telegraferas till nästa i tågets väg belägna station, där telegrafpåpassning enligt föreskrift skall äga rum:

»Tåg ut.»

*Mom. 4.* Telegram af ofvan föreskrifna slag införas i därtill afsedda böcker enligt hvad särskilda bestämmelser härom innehålla.

*Mom. 5.* Är telegrafen i olag, eller svarar icke, trots tätta kallelser, den station, som blifvit tillfrågad, må dock tåg afsändas eller förbisläppas, så vida ingen händelse inträffat, som gifver stationsföreståndaren anledning befara

hinder för tågets säkra framkomst till nästa station med telegrafpåpassning, **och så vida** den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äfventyrs redan afsändt tågs gång till samma station; dock skall stationsföreståndaren, innan han afsänder eller förbisläpper tåget, tillställa lokomotivföraren **skriftligt meddelande** därom, att stadgade telegramutbyten icke kunnat ske. Enahanda meddelande skall ock trafikdirektören ofördröjligen delgifvas.

*Mom. 6.* I **nödfall**, såsom t. ex. då hjälplokomotiv måste utgå, må **trafikdirektören** gifva order därom, att tåg skall afsändas från station förr än tåg, som förut afgått åt samma håll, inkommit till nästa station, men det efterföljande tåget får likväl icke afsändas förr än 15 minuter efter det föregående afgång, icke heller utan att lokomotivförare och konduktör underrättats om, att tåg är före å banan, samt **skriftligen erkänt sig hafva emottagit sådan underrättelse.**

### § 28.\*)

*Mom. 1.* När tåg skola mötas å station skall det ena ovillkorligen vara inkommet och hafva stannat å vederbörlig plats, innan det andra får insläppas (jämför §§ 22, 23 samt 48 mom. 4 och 5).

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. Ser. A. nr 155 den 10 september 1900.

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

Anländer sådant tåg först till mötesstation, som enligt tidtabell icke får å stationen uppehållas, förfares såsom i § 23 stadgas; på hvilket sätt jämväl förfares, därest det mötande tåget på grund af bristande utrymme eller annan orsak icke fullständigt (hinderfritt) inkommit å stationen.

*Mom. 2.* Då tåg mötas å station, får intetdera tåget lämna stationen, förr än det andras befälhafvare tillkännagifvit, **att banan är klar** på den sidan om stationen, hvarifrån han kommit, samt afgangssignal af stationsföreståndaren gifvits.

Genom ett sådant tillkännagifvande har tågbefälhafvaren tagit på sitt ansvar, att från hans tåg icke efterlämnats någon vagn på banan, samt att, så vidt han vet, intet annat hinder för det mötande tågets fortgång förefinnes.

*Mom. 3.* 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 af bristande utrymme eller annan orsak icke fullständigt (hinderfritt) inkommit, förfaras såsom i § 23 stadgas.

## § 29.

Är tåg försenadt mer än 15 minuter efter i tidtabellen utsatt afgangstid, skall underrättelse härom meddelas trafikdirektören i den ordning, denne föreskrifvit. Trafikdirektören vidtager då nödiga mått och steg, så att öfriga tåg ej må onödigt uppehållas; skolande därvid snälltåg i första rummet tillgodoses och därefter andra persontåg.

## § 30.

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

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

**eller ock** på efterföljande sätt:

trafikdirektören telegraferar till den **nya mötesstationen**, att det tåg, som ej på utsatt tid hinner fram till den i tidtabellen bestämda mötesstationen, skall å den nya kvarhållas, tills det mötande

tåget dit inkommit, hvarvid telegrammet affattas efter detta formulär:

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

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

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

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

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

Då stationsföreståndaren emottagit denna order, svarar han:

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

samt lämnar en afskrift af trafikdirektörens telegram till såväl lokomotivföraren som konduktören och låter desse på den vid stationen kvarblifvande utskriften underteckna ett så lydande erkännande:

## »Delgifvet och förstådt.»

N. N. N. N.

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

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

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

Frågan om detta tågmöte skall då förfalla.

## § 31.

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

a) Är det **föregående** tåget försenadt, telegraferar trafikdirektören till den **nya** förbigångsstationen, att det försenade tåget skall där kvarhållas, hvarvid telegrammet affattas efter följande formulär:

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

Föreståndaren å den nya förbigångsstationen underrättar genast vederbörande af stationens personal om, att förbigång skall äga rum, och, i fall det tåg, som skall kvarhållas, till äfventyrs redan inkommit på stationen, meddelar han samma underrättelse äfven åt det tågets konduktör och lokomotivförare.

Han öfvertygar sig utan dröjsmål om att för öfrigt allting är klart för utförandet af den anbefallda åtgärden, hvarefter han genast svarar:

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

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

b) Är det **efterföljande** tåget försenadt, telegraferar trafikdirektören först till den **nya** förbigångsstationen, såsom nyss är sagdt, och sedan han därifrån emottagit behörigt svar, telegraferar han till den station, där förbigång eljest skulle äga rum:

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

Stationsföreståndaren svarar:

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



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

### § 32.

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

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

### § 33.

Är telegrafen i olag, så att ofvan föreskrifna regler för ändring af tågs möten eller förbigång icke kunna följaskan, må trafikdirektören, om så lämpligen ske kan, meddela sina befallningar skriftligen genom **ilbud.**

### § 34.

**Då extratåg framgår, skall i den ordning, trafikdirektören föreskrifver, tåg-**

personalen å hvarje tåg, som möter, förbigår eller förbigås af extratåget, vara på förhand underrättad om mötet eller förbigången.

Måste extra-tåg utsändas efter ett annat tåg, utan att kunna bekantgöras på annat sätt än genom **röd** extratåg-signal på det föregående tåget, skall extratåget hafva möte och förbigång på samma stationer som det tåg, hvilket förer extratåg-signalen.

### § 35.

Stationsföreståndare, som emottagit **begäran om hjälplokomotiv** från ett tåg, som stannat mellan stationen och närmast därintill belägna station, skall, därest uppeldadt lokomotiv finnes till hands eller är att snart förvänta, så fort ske kan, utsända dylikt lokomotiv för att införa det nödställda tåget å stationen. Finnes uppeldadt lokomotiv icke att tillgå, skall stationsföreståndaren genom telegram förbereda närmaste station, där reservlokomotiv är förlagdt, att dettas tjänst erfordras. I hvardera fallet telegraferar han samtidigt till trafikdirektören, hvilken, när hjälplokomotivet skall sändas från sist nämnda eller annan station, därom utgifver nödiga order.

## C. För tågen.

## § 36.

**Tågbefälhafvare** är

å ensamt lokomotiv: föraren;

å andra tåg: vederbörande konduktör.

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

## § 37.

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

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

## § 38.

Såväl konduktör som lokomotivförare skall vara försedd med behörig **tidtabell**, eller skriftlig order om tågets gång.

## § 39.

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

vid stationsrörelser;

å banan:

i trafikståg, då sådant sker till undvikande af fara,

till förekommande däraf, att tåget blir kvarstående å banan, eller enligt trafikdirektörens order; i arbetståg, då vagnskjutning ej kan undvikas.

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

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

Mer än två lokomotiv på en gång må ej användas till tågs framförande.

## § 40.

*Mom. 1.* För **kopplingen** mellan tendern och närmaste vagnen i tåget ansvarar lokomotivföraren; för koppling vagnarne emellan är tågbefälhafvaren ansvarig.

*Mom. 2.* Vagnar i tåg skola vara sammankopplade enligt därför gällande särskilda bestämmelser.

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

*Mom. 3.* Vagn får icke afkopplas, under det tåg är i rörelse.

## § 41.

**Antalet vagnar i tåg** får icke vara större, än att tågets lokomotiv förmår draga vagnarne med i tidtabell bestämd hastighet, icke heller större, än kopp-  
lingens hållfasthet tillåter, och får aldrig öfverskrida

70 i tåg **utan** resande,

60 i tåg **med** resande.

## § 42.

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

a) då banans största lutning är 1 : 100.

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

b) då banans största lutning är 1 : 80

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

c) då banans största lutning är 1 : 60.

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

Vagn försedd med sådan handbroms,  
som under tågets gång användes till

bromsning, inräknas icke bland de vagnar, hvarefter antalet skrubromsvagnar enligt föregående bestämmelser skall rättas.

*Mom. 2.* Anser lokomotivföraren, att till följd af ogynnsam väderlek, eller därför att skrubromsvagnarne äro för litet belastade, eller af något annat giltigt skäl, **flera skrubromsvagnar äro behöfliga för tåget, än hvad ofvan är stadgadt**, skola sådana vagnar tillsättas, eller, i brist däraf, vagnar utan skrubroms till nödigt antal fränkopplas.

### § 43.

*Mom. 1<sup>\*)</sup>.* I tåg, som medför resande, skall **närmast efter lokomotivet följa åtminstone en vagn utan resande.**

*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.

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

*Mom. 4<sup>\*\*)</sup>.* **Snöplog på egna hjul** får icke tillkopplas framför tåg, som med-

\*) Genom cirkulärskrifvelse den 22 juli 1902 har styrelsen, med ändring af § 43 mom. 1, bestämt att, då i tåg medföres BF, BF<sub>0</sub>, CF eller CF<sub>0</sub> vagn, resande å dessa tåg må, såvida F.-afdelningen af ifrågavarande vagnar är vänd åt lokomotivet, taga plats i B- eller C-afdelningen, äfven om någon annan vagn icke skulle finnas mellan lokomotivet och nu ifrågavarande vagn.

\*\*\*) Enligt momentets lydelse i Cirk. n:r 1142 den 19 januari 1891.

för resande. Däremot må lokomotiv med **fastskrufvad snöplog** användas framför dylikt tåg, om vederbörande banbefäl, efter tagen kännedom om snödrifvornas beskaffenhet, anser sådant utan fara kunna ske.

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

#### § 44.

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

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

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



## § 45.

På vagn lastade föremål få med afseende å **höjd** och **bredd** icke öfverskrida de gränslinjer, som angifvas af faststald lastprofil, och med afseende å **längd** icke skjuta utanför vagnsgafflarne så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande, eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller lastadt gods.

## § 46.

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

## § 47.

**Tåg får icke lämna station** förr, än stationsföreståndaren antingen genom afgangssignal eller på annat sätt därom gifvit order.

Sedan tåg blifvit sålunda afsändt, skall detsamma, därest ej hinder möter, **oafbrutet framgå till föreskrifvet ställe.**

## § 48.

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

*Mom. 2<sup>o</sup>*). Hastigheten får aldrig vara större än:

75 kilometer i timmen, eller **1 kilometer på 48 sekunder**, för snälltåg under den blidare årstiden;

55 kilometer i timmen, eller **1 kilometer på 65 sekunder**, för snälltåg under den oblida årstiden samt för person- och blandade tåg;

40 kilometer i timmen, eller **1 kilometer på 90 sekunder**, för godståg;

35 kilometer i timmen, eller **1 kilometer på 103 sekunder**, för tåg af hvad slag som helst, hvars lokomotiv går med tendern före;

20 kilometer i timmen, eller **1 kilometer på tre minuter**, för tåg, som blifvit afsändt efter ett annat, innan det föregående tåget inkommit på nästa station, och

då lokomotiv skjuter vagnar framför sig å banan eller verkställer vagnväxlingar å station.

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

*Mom. 4.* **Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är skyddadt af fast sig-**

\*) Enligt momentets lydelse i Cirk. 810 den 15 maj 1884.

nal, får hastigheten icke vara större, än att, om nämnda signal fortfarande bibehålles till »stopp», tåget kan stanna på den plats signalordningens § 4 bestämmer.

*Mom. 5*<sup>\*)</sup>. Vid ingående å station, där tåg skall stanna eller där annat tåg mötes eller förbigås, får hastigheten icke vara större, än att tåg **genast** kan stanna för stoppsignal.

*Mom. 6*. Tågs hastighet får aldrig öfverskrida den största hastighet, som är medgifven för det lokomotiv, som drager tåget.

### § 49<sup>\*\*)</sup>.

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

då tåg passerar banförening, ban-korsning, svängbro eller motväxel,

då tåg passerar skarp kurva, eller annat ställe, som är utmärkt med grön flagga eller signaltäfla,

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

<sup>\*)</sup> Enligt momentets lydelse i cirk. Ser. A. nr 155 den 10 september 1900.

<sup>\*\*)</sup> Enligt §:s lydelse i cirk. 810 den 15 maj 1884.

## § 50 \*).

**Tåg skall stanna**, förutom då stoppsignal gifves,

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

på de i signalordningen föreskrifna platser, då tåget ankommer till station eller annat ställe, som skall vara skyddadt af fast signalinrättning, men **den fasta signalen antingen helt och hållet saknas** eller, till följd af tjocka, snöyra eller annan orsak, är **otydlig** eller visar annan tågväg än den i tjänstgöringstidtabellen angifna och lokomotivföraren därom icke erhållit särskildt meddelande, på sätt i Kap III § 14 sägs, eller ock, därest meddelande om förändrad tågväg lämnats, visar annan tågväg än den i meddelandet angifna.

## § 51 \*\*).

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

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

Har tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkställts af lokomo-

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. Ser. A. n:r 503 den 4 april 1905.

\*\*\*) Enligt §:s lydelse i cirk. ser. A n:r 415 den 11 februari 1904.

tivpersonalen, får detsamma ej fortsätta, förrän tågbefälhafvaren förvissat sig om orsaken till bromsningen och gifvit lokomotivföraren afgångssignal. Har bromsningen verkställts af resande å tåget, skall tågbefälhafvaren skyndsamt undersöka orsaken härtill, samt, därest giltig sådan ej kan påvisas, anmäla saken till föreståndaren å första station, vid hvilken tåget sedermera gör uppehåll.

### § 52.

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

### § 53.

*Mom. 1.* **Nödgas tåg stanna å banan** och kan det icke genast fortsätta, skall tågbefälhafvaren ofördröjligen föran-

stalta om den signalering, som är föreskrifven vid fara å banan.

Äro banvakter tillstädes, skall signaleringen utföras af desse.

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

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

## § 54.

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

Måste, efter det tåget åter kan sättas i gång, **lokomotivet skjuta vagnarne**, skall, vare sig hjälplokomotiv är till-

kalladt eller ej, tåget alltid bevakas genom en förut gående man, såsom i föregående stycke är sagdt.

### § 55.

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

*Mom. 2.* Om **vagnar gå loss å banan** från tåg, hvars lokomotiv drager vagnarne, får, nattetid och i tjocka, försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarne, och således icke heller stoppsignal **för den orsakens skull** gifvas, hvarken af tåg- eller banpersonal, utan skall tåget fortsätta till nästa station och händelsen där inberättas,

hwarefter med de kvarlämnade vagnarne förfäres såsom i föregående mom. är sagdt.

Vid dagsljus få icke heller lossgångna vagnar tillkopplas eller stoppsignaler **för den orsakens skull** gifvas, så vida ej med säkerhet är kändt, att de lossgångna vagnarna stå stilla.

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

### § 56.

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

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

### § 57.

Måste extratåg utsändas **utan att förut vara bekantgjordt**, eller utsändes tåg från en station, **utan att de i § 27 stadgade telfgramutbyten kunnat ske**, skall föraren



framgå med synnerlig uppmärksamhet och vid vägöfvergångar och andra ställen å banan, där fara företrädesvis är att vänta, minska hastigheten samt signalera »tåget kommer».

### § 58.

Har tåg stannat på banan för signal till »stopp» och är den, som för signalen ansvarar, icke tillstädes för att gifva upplysning om signalens orsak, må tågbefälhafvaren, i fall han efter verkställd undersökning icke finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i § 54 är sagd.

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

---

## Fjärde kapitlet.

---

# Allmänna anordningar beträffande

### A) bana och stationer.

#### § 1.

Bana och stationer skola hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framgå med tillåten största hastighet.

## § 2.

**Normalsektion**, utvisande det fria rummet för tåg, särskildt å bana och särskildt å stationer, fastställas af styrelsen.

## § 3.

**Hägnad** af minst 4 fots höjd skall vara anbragt och i fullgodt skick underhållen öfverallt, där sådant till betryggande af bantågens säkerhet är behöfligt.

## § 4.

**Vägöfvergång** i banans plan skall vara försedd med grindar eller bommar, hvilka kunna afhålla vägfarande, då tåg passerar vägöfvergången.

Skötes dylik bom på afstånd förmedelst ledning, skall vid bommen vara anbragt en klocka, hvarmed ringes till vägfarandes varning hvarje gång, innan bommen skall tillslutas.

Å grindar, afsedda att stänga vägöfvergång så väl mot landsväg som mot bana, skola röda signaltaflor vara anbragta; hvarjämte vid sådan öfvergång skall finnas lykta, som samtidigt kan visa rödt sken åt tvänne motsatta håll.

## § 5.

Vid vägöfvergång i banans plan, där icke särskild vakt är anställd, skall å hvardera sidan af banan, invid grinden eller bommen, en varningstafla vara uppsatt, å hvilken tydligt kan läsas, på den från banan vända

sidan: »Passera ej banan, då tåg höres eller synes» samt på den motsatta sidan: »stäng grinden» eller: »stäng bommen».

## § 6.

Afståndsmärken skola vara uppsatta på hvarje kilometer af järnvägens längd, och de siffror, som utmärka afstånden, skola vid dagsljus kunna tydligt läsas från passerande tåg.

Lutningsvisare skola vara uppställda längs järnvägen och så tydligt, som nyss är sagdt, angifva lutningsförhållande och afstånd till nästa lutningsvisare.

## § 7.

Bana och stationer skola vara bevakade under de tider af dygnet, då tåg förväntas.

## § 8.

Samtliga stationer, där tåg kunna mötas, skola stå i förbindelse med hvarandra genom elektrisk telegrafledning.

## § 9.

Stationens namn skall vara anbragt å stationshuset eller på annan lämplig plats så, att det synes från tågen.

## § 10.

Stationer, banföreningar, bankorsningar, rörliga broar och andra ställen, där tågs säkerhet sådant fordrar, skola vara försedda med nödigt antal fasta signalinrättningar.

## § 11.

Mellan spår, som sammanlöpa eller korsas hvarandra, skall hinderpåle vara anbragt, hvilken utmärker gränsen, dit ett fordon kan framföras på ettdera spåret i riktning emot spårkorsningen utan att hindra fordons rörelser på andra spåret.

## § 12.

*Mom. 1.* Stängkloss eller stängbom så inrättad, att den vid behof kan hindra fordon utkomma på hufvudspåret, skall vara anbragt midt för hinderpålen vid sidospår, som omedelbart utmynnar i hufvudspåret.

*Mom. 2.* Fast stänginrättning till förhindrande af fordons urspårning skall vara anbragt vid yttre änden af stickspår.

## § 13.

Skjutbord med försänkta spår eller vändskifvor få icke anbringas i genomgångsspår.

## § 14.

Fristående vattenkran skall i mörker vara belyst, så att armens ställning kan tydligt skönjas.

## § 15.

I mörker skola de för resande afsedda stationslokaler vara upplysta under tillräcklig tid före afgangen och efter ankomsten af sådana tåg, som medföra resande.

## § 16.

Hvarje stationshus skall vara försedt med ur, rätt ställdt.

## § 17.

För skötsel och bevakning af hvarje banförening, banksorsning eller rörlig bro skall särskild instruktion vara utfärdad.

## B) tågen.

## § 18.

Personvagnar, som medföra resande, skola under mörker vara upplysta invändigt.

## § 19. \*)

För meddelanden emellan tågpersonalen och lokomotivföraren skall på alla snälltåg finnas en med anghvisslan eller annan ljudapparat å lokomotivet förbunden draglina eller annan lämplig ledning, som sträcker sig till den plats, som intages af konduktören i sista bromsvagnen.

## § 20.

Tåg, som medför resande, skall vara försedt med telegrafapparat, hvarmedelst tåget,

---

\*) Uti cirkulärskrifvelse den 22 juli 1902 har styrelsen, med ändring af § 19 kap. IV, bestämt, att å de tåg, som äro försedda med vakuumbroms och hvori alla person-, post- och packvagnar äro utrustade med s. k. nödbromsklaffar med bredvid sittande anslag om nödbromsens användning, draglina icke skall begagnas; skolande emellertid ej mindre dylik lina alltid finnas tillgänglig bland den tågattiralj, som, enligt § 5 i gällande instruktion för konduktörer och packmästare, skall finnas i bromsvagnen, än ock samtliga personvagnar vara försedda med för linans genomlöpande erforderliga öglor.

i fall det stannar å banan, kan meddela sig med närmaste stationer.

**Verktyg**, behöfliga vid olycksfall, skola finnas å alla tåg.

### § 21.

**Uppeldade reservlokomotiv** skola hållas redo på vissa därtill bestämda stationer.

### § 22.

**Hjälpvagnar**, ständigt i ordning ställda med nödiga redskap att i händelse af olycksfall kunna utsändas, skola finnas på därtill bestämda stationer.

## C) rörliga materielen.

### § 23.

Hvarje till rörliga materielen hörande fordon skall

**besiktigas** och vara godkändt, innan det tages i bruk,

med hänsyn till höjd och bredd vara inskränkt inom de i fastställd lastprofil bestämda gränslinjer, utom hvad öppna sidodörrar, nedfällda fotsteg o. d. beträffar, hvilka delar väl få öfverskrida nämnda profil, men icke den fastställda normalsektionen för banan,

hafva hjul, försedda med flänsar, samt så inrättade axellager, att flytande smörjämne kan i dessa begagnas och att, åtminstone i nödfall, dylikt ämne kan påfyllas uppifrån,

medelst fjädrar hvila på hjulaxlarnas lagerboxar,

i hvardera änden hafva spänstiga buffrar och spänstig draginrättning med koppel, äfvensom reservkopplingsmedel, allt så anordnadt, att koppling kan verkställas utan fara för den kopplande, samt

vara så inrättadt, att de i signalordningen föreskrifna signalmedel å tåg kunna å fordonet anbringas.

## § 24.

Öfver de delar af den rörliga materielen, som afse sammankopplingen af fordon samt förbindelsen emellan vagnskroften och axlarna, fastställer styrelsen särskilda normalritningar.

## § 25.

Lokomotiv skall vara försedt med:

två från hvarandra skilda apparater för pannans matning med vatten, hvardera tillräckligt stor för pannans behof under normala förhållanden och åtminstone en af dem så inrättad, att den matar pannan, då lokomotivet står stilla,

två af hvarandra oberoende apparater, som visa vattenhöjden i pannan, den ene af dem så anbragt, att vattenståndet lätt kan ses från lokomotivförarens plats, samt försedd med tydligt märke, utvisande lägsta tillåtna vattenståndet,

två säkerhetsventiler så inrättade, att de öppna sig vid det högsta tillåtna ångtrycket, manometer, på hvilken högsta tillåtna ångtryck särskildt är på ett i ögonen fallande sätt angifvet, hvarjämte lämplig inrättning



skall finnas för pannans förbindelse med kontrollmanometer,

ånghvissla,

banröjare å begge ändar,

gnistgaller,

asklåda, anbragt under eldstaden och så inrättad, att densamma kan fullkomligt tillslutas, samt

skrufbroms.

### § 26.

Följande uppgifter eller märken skola å lokomotiv vara anbragta, nemligen:

a) å pannan, synliga från förarens och eldarens plats:

högsta tillåtna ångtryck och

lägsta tillåtna vattenstånd;

samt å lämpliga ställen i öfrigt:

besiktningensmärke, utvisande när pannan blifvit besiktigad och godkänd såsom ny;

revisionsmärke, utvisande när revision af pannan senast ägt rum,

pannans tillverkningsår och

tillverkningsnummer samt

namnet å fabrikanten;

b) å främre delen af lokomotivet,

dettas inventarienummer,

c) å hvarje hjulaxel dennes ordningsnummer, åsatt både medelst instämpling och oljefärg.

### § 27. \*)

Intet hjulpar under lokomotiv får, när detta står stilla, trycka på rälerna med större vikt än 13,000 kilogram.

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. nr 936 den 5 januari 1887.

## § 28.

Hjulring å lokomotiv- eller tenderhjul skall hafva en bredd af minst 130 millimeter och får icke begagnas, om den har mindre tjocklek än 30 millimeter.

## § 29.

Anteckningar skola föras

a) för hvarje lokomotiv:

när det tagits i bruk,

när ångpannan profvats,

huru många kilometer det genomlupit,

hvilka reparationer och förändringar det

undergått, samt

hvilka af dess särskilda delar blifvit förnyade;

b) för hvarje lokomotiv- och tenderaxel:

tillverkningsstället,

när axeln togs i bruk,

huru många kilometer den genom-

lupit, och

de revisioner, den undergått.

## § 30.

Å vagn skola följande uppgifter eller märken vara anbragta:

namn eller signatur å den järnväg, vagnen tillhör,

inventarienummer,

littera, utvisande vagnslaget,

datum då senaste revision ägt rum, samt

å personvagn: vagnklass, och

å godsvagn: dels vagnens vikt med axlar och hjul  
dels högsta tillåtna belastning.

Å hvarje vagnaxel skall dennes ordningsnummer vara åsatt både medelst instämpling och oljefärg.

### § 31. \*)

Vagnaxlarnes mått skola öfverensstämma med af styrelsen fastställd normalritning. Vikten af vagn, utan axlar och hjul, får tillsammans med vagnens högsta tillåtna belastning ej öfverstiga 8,000 kilogram för hvarje axel.

### § 32.

Vagnshjulsring skall hafva en bredd af minst 130 millimeter och får icke begagnas, om den har mindre tjocklek än 25 millimeter.

### § 33.

Sidodörr å personvagn skall vara försedd med minst 2 särskilda låsinrättningar med vred eller öfverfall å vagnens yttersida, men åtkomliga inifrån genom fönster eller lucka å dörren.

### § 34.

Minst en fjärdedel af hela antalet vagnar skall vara försedd med skrubromsar, så inrättade, att de bromsa hjulen, då skrufven kringvrides åt höger.

### § 35. \*\*)

Anteckningar skola föras öfver det kilometertal, som genomlöpes af hvarje vagnsaxel,

\*) Enligt §:s lydelse i cirk. n:r 936 den 5 januari 1887.

\*\*) Enligt §:s lydelse i cirk. n:r 1020 den 27 december 1888.

samt revision af vagnar och axlar verkställas i enlighet med därför utfärdade föreskrifter.

## § 36.

Den för trafikens upprätthållande afsedda rörliga materielen skall ständigt hållas i sådant skick, att den utan fara eller olägenhet kan användas i tåg.

Beträffande sättet för rörliga materielens besiktning och revision äfvensom för ångpannors profning utfärdar styrelsen särskilda instruktioner.

---