

Tbr. Bbr. Mbr. Ebr.

# Säkerhetsföreskrifter

för bandelar med förenklad drift

vid

Statens järnvägar

(Säf),

fastställda av

Kungl. Järnvägsstyrelsen

den 29 september 1915.



Stockholm  
K. L. Beckmans Boktryckeri  
1915.

# INNEHÅLL.

	Sid.
<b>Kap. I. Begreppsbestämningar.</b>	
§ 1. Bandel och linje . . . . .	7.
§ 2. Bangård . . . . .	7.
§ 3. Tågväg, sidospår, skyddsväxel . . . . .	8.
§ 4. Fordon . . . . .	8.
§ 5. Bantåg och arbetståg . . . . .	9.
§ 6. Olika sätt för tågs anordnande . . . . .	10.
§ 7. Tågrörelse, växlingsrörelse . . . . .	10.
§ 8. Tågföringsplan . . . . .	10.
§ 9. Tjänstetidtabell, tillfällig tjänstetidtabell . . . . .	11.

<b>Kap. II. Särskilda anläggningar och anordningar för tågsäkerheten.</b>	
§ 10. Växlar läge och låsning, spårspärr och dess läge och låsning, nycklarna till låsen för växlar och spårspärrar . . . . .	13.
§ 11. Personplattformens belysning . . . . .	15.
§ 12. Bantelefon . . . . .	15.
§ 13. Bantelefonställes utrustning med signalredskap . . . . .	15.
§ 14. Semafor . . . . .	15.
§ 15. Varningstavla . . . . .	15.
§ 16. Vägövergång i banans plan . . . . .	16.
§ 17. Upplag av lösa föremål . . . . .	16.
§ 18. Utdelning av tågföringsplan och tjänstetidtabell . . . . .	16.

<b>Kap. III. Underhåll och besiktning.</b>	
§ 19. Anläggningarnes skick . . . . .	17.
§ 20. Besiktning av anläggningarna . . . . .	17.
§ 21. Linje i olag eller annan fara för tåg . . . . .	17.
§ 22. Tågväg ofarbar . . . . .	19.
§ 22. Underhålls- eller byggnadsarbete å linje eller i tågväg . . . . .	19.
§ 23. Linje i mindre gott skick . . . . .	20.
§ 24. Fordon har gått loss från tåg . . . . .	20.
§ 25. Eld å tåg . . . . .	21.

	Sid.
§ 26. Stoppsignaler från tåg . . . . .	21.
§ 27. Bevakningspersonals åliggande, då extratågssignal gives . . . . .	21.
§ 28. Banfordons skick . . . . .	21.

#### Kap. IV. Fordons framförande å linje eller i tågväg på annat sätt än i tåg- eller växlingsrörelse.

§ 29. Banfordons uttagning å linje eller i tågväg . . .	22.
Sammankopplade banfordon . . . . .	24.
§ 30. Småfordons uttagning å linje eller i tågväg . . .	24.
§ 31. Signal å fordon, utfört å linje eller i tågväg . . .	24.

#### Kap. V. Tågbildning.

§ 32. Tågs storlek . . . . .	24.
§ 33. Tågs utrustande med bromskraft . . . . .	25.
Tillfälligt behov av större bromskraft . . . . .	26.
Genomgående bromsrättning blir obrukbar . . . . .	26.
§ 34. Bantågs sammansättning; kopplingen . . . . .	27.
Bromskraftens fördelning; reservskruvbromsar; . . . . .	27.
Antal bemannade skruvbromsar, då endast en del av tåget har genomgående bromsrättning; . . . . .	28.
Antal obromsade axlar sist i tåg; skyddsfordon . . . . .	28.
Farliga transportföremål; farliga fordon . . . . .	29.
Arbetstågs sammansättning . . . . .	30.
§ 35. Drivfordons plats i tåg . . . . .	30.
§ 36. Tågs bemanning . . . . .	30.
§ 37. Signaler å tåg . . . . .	31.
§ 38. Övrig utrustning å tåg . . . . .	31.

#### Kap. VI. Tågföring.

§ 39. Villkor för tågrörelsens utförande . . . . .	32.
§ 40. Tågbefälhavares plats å tåg; förarens plats . . . . .	32.
Drivfordons bevakning . . . . .	32.
§ 41. Avgångssignal; tåganmälan . . . . .	33.
§ 42. Tågs hastighet . . . . .	33.
§ 43. Förarens signaleringsskyldighet . . . . .	34.
§ 44. Bromsning . . . . .	34.
§ 45. När tåg skall bringas att stanna . . . . .	35.
§ 46. Tågs införande å bangård och å mötes- och förbi- gångsbangård . . . . .	35.
Tågs avgång från mötesbangård . . . . .	36.

Sid.

§ 47.	Hinder eller fara för det andra tågets införande å mötesbangård . . . . .	37.
§ 48.	Avbrott i tågrörelse å linje; tågs backning å linje; tågrörelse omöjliggjord . . . . .	37.
	Tågs backning å linje för att erhålla fart . . . . .	38.
§ 49.	Fordons avkoppling vid avbrott i tågrörelse å linje	38.
§ 50.	Fordons lösslitande från å linje i gång varande tåg . . . . .	39.
§ 51.	Eldsvåda å tåg . . . . .	39.
§ 52.	Urspårning av tåg eller olyckshändelse under tåg- rörelse . . . . .	40.
§ 53.	Oväntad stoppsignal mot tåg utan att signalgivaren är tillstädes . . . . .	40.
§ 54.	Extratågs anordnande . . . . .	41.
§ 55.	Tågförsoning . . . . .	42.
§ 56.	Ändring av möte eller förbigång mellan tåg . . . . .	42.
§ 57.	Tågs införande å ny mötes- eller förbigångsban- gård . . . . .	44.

#### Kap. VII. Växlingsrörelse.

§ 58.	Växlingsledare; signalgivares åliggande . . . . .	45.
§ 59.	Växlingsrörelse i väntat tågs infartsväg . . . . .	45.

#### Kap. VIII. Personalens ansvar och allmänna åligganden.

§ 60.	Händelse som kräver skyndsam hjälp . . . . .	46.
§ 61.	Plikt att förebygga missöde eller olyckshändelse, tillsä signalmedel och åtlyda signal . . . . .	46.
	Avtelefonering av order angående tågs framförande	47.
§ 62.	Besiktningmans särskilda ansvar . . . . .	47.
§ 63.	Tågbefälhavares " " . . . . .	48.
§ 64.	Förares " " ; förares och hans biträdes gemensamma ansvar . . . . .	49.
§ 65.	Förståndares å tågbangårds särskilda ansvar . . . . .	50.
§ 66.	Order som innebär avvikelser från säkerhetsföre- skrifterna . . . . .	50.

#### Kap. IX. Signalbeskrivning och regler för signalgivning.

§ 67.	Signalmedlen . . . . .	51.
§ 68.	Signalbeskrivning . . . . .	51.
§ 69.	Semafors uppställning och förändring . . . . .	55.
§ 70.	Omsorg vid signalering . . . . .	56.

## Inledningsbestämmelse.\*)

Å bandel, där banförvaltare ej finnes, gälla dennes befogenheter och åligganden i stället för den tjänstehavare eller myndighet, som i varje särskilt fall, där banförvaltaren nämnes, finnes angiven inom parentes.

### Kap. I. Begreppsbestämningar.

#### § 1.

Med *bandel* förstås en eller flera sammanhängande linjer *jämte* de med dem förbundna bangårdarna. *Bandel och linje.*

Med *linje* förstås spåret mellan tvenne bangårdar.

#### § 2.

Med *bangård* förstås en anläggning, förmedelst vilken banfordon kan genom växlingsrörelse hinderfritt undanföras från linje. *Bangård.*

*Ann.* En bangård skall således bestå av minst en växel och ett med denna förbundet sidospår.

Med *tågbangård* förstås en bangård, å vilken tåg kunna mötas utan att andra spår än tågvägar behöva anlitas för något tågs *införande* å bangården, så att det står hinderfritt för ett mötande tågs *infart*.

*Bangårds spårömråde* har sin gräns mot linje vid spetsarna av dess yttersta växel, eller, om yttersta växeln spetsar äro riktade från linjen, vid hinderpålen mellan denna linje och det sidospår, som är förbundet med växeln.

\*) Bestämmelsen har tillkommit genom tillägg nr 2.:

## § 3.

*Tågväg  
och  
sidospår.*

Med *tågväg* förstås för tågrörelse avsedda spår eller delar av spår inom en bangårds spårområde.

Rakaste tågvägen kallas huvudtågväg; annan tågväg benämnes sidotågväg. Tågväg delas i infartsväg och utfartsväg. Infartsvägen slutar vid hinderpålen till utfartsväxeln. Övriga spår inom en bangård kallas sidospår.

*Ann.* Den kortaste tågväg, som kan förekomma, har således (jämför § 2) sin ena gräns vid en yttersta växels spetsar och den andra vid hinderpålen mellan de båda spår, som förenas i nämnda växel.

*Skydds-  
växel.*

Med *skyddsväxel* förstås en växel, på sådant sätt inlagd i ett till en tågväg ledande sidospår, att fordon förmedelst växeln kunna hindras att från sidospåret framkomma i eller till farlig närhet av tågvägen.

## § 4.

*Fordon.*

*Fordonen* äro av följande olika slag:

A. *Banfordon*, vilka indelas i

1) *tågfordon*, som äro avsedda att framföras i alla slags tåg och som uppfylla här för i särskilda författningar stadgade villkor;

2) *drivfordon*, varmed förstås sådana med bromsanordningar utrustade tågfordon, som försetts med drivanordningar (lokomotiv, motorvagn);

3) *arbetsfordon*, som icke få framföras i tåg med resande och icke heller utan särskild order få framföras i bantåg.

B. *Småfordon*, vilka icke få framföras sammankopplade med banfordon. De indelas i:

1) *tralla*, som icke kan hastigt avlyftas från spår;

2) *dressin*, för vilkens hastiga avläggande från spår minst två man erfordras, och

3) *hjulning*, som kan hastigt avlyftas från spår av en man.

## § 5.

Med *bantåg* förstås antingen ett ensamt drivfordon eller flera enligt Säkerhetsföreskrifterna sammankopplade drivfordon eller driv- och andra tågfordon, vilka, på sätt i Säkerhetsföreskrifterna bestämts,

försetts med driv- och bromskraft och med signaler och signalredskap och

bemannats med tågpersonal, som fått behörig tjänstetidtabell för tågets framförande.

Med *arbetståg* förstås flera sammankopplade banfordon, vilka framföras av drivfordon och, enligt de föreskrifter, som gälla för bantåg, försetts med bromskraft, signaler, signalredskap, personal och tjänstetidtabell.

*Ann.* I ordet »tåg» sammanfattas bantåg och arbetståg.

Tåg.

## § 6.

*Olika sätt  
för tågs  
anord-  
nande.*

Med hänsyn till sättet för deras *anordnande* indelas tåg uti

a) *ordinarie tåg*, för vilka såväl tjänstetidtabeller som order om deras framförande på bestämda dagar finnas intagna i tågföringsplanen;

b) *extratåg*, vilka delas i

*planenliga extratåg*, för vilka visserligen tjänstetidtabeller finnas intagna i tågföringsplanen men för vilkas framförande särskild order erfordras, och

*tillagda extratåg*, som icke alls finnas omnämnda i tågföringsplanen utan som framföras efter särskild eller tillfällig tjänstetidtabell och på särskild order.

## § 7.

*Tåg- och  
växlings-  
rörelse.*

Med *tågrörelse* förstås den framdrivning av tåg, som utföres med stöd av avgångssignal och i förekommande fall av körsignal.

Med *växlingsrörelse* förstås den framdrivning av banfordon på egna hjul, som utföres på order och under tillsyn av växlingsledare och, därest rörelsen åstadkommes medelst drivfordon, med stöd av signaler för växlingsrörelse.

## § 8.

*Tåg-  
förings-  
plan.*

Med *tågföringsplan* förstås samlingen av tjänstetidtabeller för ordinarie tåg och plan-



enliga extratåg, av order angående de ordinarie tågens framförande och av särskilda föreskrifter för tågföringen.

Tågföringsplan skall innehålla

1. uppgift å tidsrymden för dess giltighet,  
2. uppgift å de bandelar planen omfattar,

3. besked, angivande dels vilka tåg, som äro ordinarie och vilka dagar dessa skola framföras, dels vilka tåg som äro extra och att dessa endast skola framföras på särskild order,

4. tjänstetidtabeller för samtliga ordinarie tåg och planenliga extratåg.

5. förklaringar till tjänstetidtabellerna,

6. besked rörande största tillåtna hastighet inom de bandelar, planen omfattar,

7. bromstabell,

8. föreskrifter rörande kol- och vattengivningen till i tåg inkopplade lokomotiv,

9. uppgift å de ordinarie tågens normala sammansättning.

10. \*) plan över tåganmälan,

11. \*) plan över grundläget å de yttersta växlarna å varje tågbangård.

## § 9.

Tjänstetidtabell skall innehålla

1. uppgift å tågets art och benämning och å dag för dess anordnande,

2. besked angående dess största tillåtna hastighet, dragkraft och storlek,

3. namnen å de bangårdar och hållplatser och med varningstavlor eller bantelefon för-

*Tjänstetidtabell.*

\*) Punkterna 10 och 11 hava tillkommit genom tillägg nr 2.

sedda ställen, som höra till den bandel, för vilken tidtabellen gäller,

4. uppgift å avståndet, uttryckt i kilometer och tiondedels kilometer, mellan varje med semafor, varningstavla eller bantelefon försett ställe å bandelen,

5. uppgift å de för tågets infart å *tågbangårdarna* bestämda *tågvägarna*,

6. uppgift å *tidsmättet*, uttryckt i minuter, för tågets framförande från varje bangård till den närmast liggande,

7. uppgift å *tidpunkten* för tågets *avgång* från varje *tågbangård* och från varje annan bangård, vid vilken uppehåll av angiven tidslängd är anbefallt, och för dess *ankomst* till varje *tågbangård*, vid vilken ovillkorligt uppehåll skall göras, och till varje annan bangård, vid vilken uppehåll av angiven tidslängd är anbefallt,

8. uppgift å de bangårdar, som hava *tåg-anmälningsskyldighet*,

9. bestämmelser rörande uppehåll för tåget,

10. bestämmelser om möte med och förbigång av annat tåg,

11. bromstal,

12. besked rörande vilketdera av mötande tåg, som först skall införas till mötesbangården.

*Tillfällig  
tjänste-  
tidtabell.*

Tillfällig tjänstetidtabell, som endast får användas, då skyndsamhet är av nöden, må

erhålla en tjänstetidtabells på följande sätt minskade innehåll, nämligen

det under 1, 9, 10, 11 och 12 angivna oavkortat, varemot det som angivits

under 3, 7, 8 och 9 må inskränkas till det efter banförvaltarens (tågledarens) beprövande i varje särskilt fall behövligen och det som nämnts

under 2, 4, 5 och 6 må uteslutas.

## Kap. II. Särskilda anläggningar och anordningar för tågsäkerheten.

### § 10.

Varje växel i tågväg och varje skyddsväxel skall hållas låst i grundläge, utom då växeln måste användas i omlagda läget. *Växlar läge och låsning.*

Grundläget för växel i tågväg skall vara, det som medger tågs framförande i tågvägen, och grundläget för skyddsväxel, det som be-  
tryggar tågvägen.

Å tågbangård, vid vilken tåg kunna ankomma från motsatta håll och där tidtabellsenligt möte skall försiggå mellan ordinarie tåg, skola de yttersta växlarnas grundlägen vara, de som förhindra, att tåg samtidigt införas på ett och samma spår. Å övriga tågbangårdar skall grundläget för de yttersta växlarna vara, det som leder till huvudtågvägen.

Spår-  
spärr.

Å varje till tågväg indraget sidospår skall 2 à 3 meter innanför hinderpålen mellan detta och tågvägen och såvida icke skyddsväxel är inlagd därstädes, finnas en spårspärr, som skall hållas låst i spärrande läge, utom då växlingsrörelse skall utföras å spåret.

Kontroll-  
läs.

\*) För läsning av växlar och spårspärrar i grundläget skola användas kontrollås, så beskaffade, att nyckeln blir fastlåst i låset, då detta öppnas för att frigöra växeln eller spårspärren, och kan åter uttagas ur detsamma först då växeln eller spårspärren ånyo blivit låst i grundläget.

För att endast en lös nyckel, benämnd *huvudnyckel*, skall behöva medföras, då vagnar skola införas å eller uttagas från en bangårds sidospår, skola kontrollåsen vid de olika växlar och spårspärrarna å bangården göras beroende av nämnda huvudnyckel, antingen på så sätt att huvudnyckeln passar till kontrollås vid yttersta växlar å bangården, och nycklar till innanför liggande växlar eller spårspärrar frigöras genom upplåsning av nämnda kontrollås, eller ock så att nycklar till samtliga kontrollås å bangården förvaras fastlåsta i ett centrallås, från vilket desamma kunna frigöras med tillhjälp av huvudnyckeln. Samma huvudnyckel skall kunna användas för frigörande av växlar å vilken som helst av bangårdarna inom bandelen. Huvudnyckeln fastlåses vid yttersta växeln respektive centrallåset så snart någon av de genom huvudnyckeln frigjorda nycklarna uttagas för an-

\*) Paragraf 10 har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

vändning, men blir åter frigjord, när samtliga bangårdens nycklar ånyo blivit insatta på sin plats vid yttersta växeln respektive centrallåset.

Antalet i bruk varande huvudnycklar skall vara lika med antalet tågbefälhavare-turer med tillägg av dels en nyckel, som tilldelas banförvaltaren (tågledaren), dels lämpligt antal nycklar som tilldelas varje banmästare att användas av denna och honom underställd personal.

*Nycklar  
till  
kontrollås.*

Av övriga kontrollåsnycklar, d. v. s. sådana som frigöras medelst huvudnyckel, få endast så många finnas i bruk, som oundgängligen erfordras för att kunna frigöra och uttaga huvudnyckel.

Å varje bangård och föreningsstation med annan bana skall finnas i reserv dels en huvudnyckel dels en reservnyckel av varje annan å bangården ifrågakommande nyckeltyp.

*Reserv-  
nycklar.*

Reservnycklar skola förvaras under banförvaltarens (tågledarens) sigill, vilket förutom av denne icke må brytas av någon annan än tågbefälhavare.

Samtliga nycklar, såväl i bruk varande som reservnycklar, skola vara numrerade i löpande följd. Över befintliga nycklar skall av banförvaltaren (tågledaren) föras en förteckning och må nyckel utlämnas endast mot kvitto.

*Utlämning  
av  
nycklar.*

I bruk varande nycklar skola av innehavaren omsorgsfullt förvaras, så att största möjliga trygghet vinnes mot obehörigt begagnande av desamma. Banmästaren må utlämna nyckel till underlydande personal endast mot kvitto och bör på så sätt utlämnad nyckel fortast möjligt efter användning återställas till banmästaren.

## § 11.

Personplattform skall hållas belyst, då den vid mörker är upplåten till resandes begagnande. *Belysning å plattform.*

## § 12.

Varje bangård och varje boställshus invid linje skall medelst bantelefon stå i förbindelse sinsemellan och med banförvaltarens tjänsterum. *Bantelefon.*

## § 13.

Varje bantelefonställe skall vara utrustat med signalredskap, bestående av 2 röda och 2 gröna signaltavlor, 2 röda och 2 gröna signalflaggor, 2 handsignallykter, 2 bansignallykter och 8 knalldosor. *Signalredskap å bantelefonställe.*

## § 14.

Semafor skall vara uppställd på ett avstånd av minst 100 meter utanför ingångsväxeln till föreningsstation med stambana. *Semafor.*

## § 15.

På ett avstånd av 250 meter utanför spetsarna av de yttersta växlarna å varje bangård och på samma avstånd å vardera sidan om obebakad vägövergång i spårets plan skall finnas en varningstavla av det utseende signalbeskrivningen i § 68 anger. *Varningstavlor.*

## § 16.

Vägövergångar i banans plan.

Banförvaltaren äger bestämma, huruvida vägövergång i banans plan skall vara bevakad eller icke.

Vägövergång, där vakt är anställd, skall vara bevakad vid de tider, då tåg passera. Stängningen skall alltid ske minst 5 minuter före tågs väntade ankomst. Sedan stängning skett, må dock, därest vakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och lättare åkdon kunna framsläppas.

## § 17.

Upplag.

Lösa föremål, vilka måste uppläggas utmed linje eller tågväg, få aldrig ovan räls överkant komma närmare spårets mittlinje än 2,5 meter. Emellan spår får upplag ej finnas, såvida icke avståndet mellan de båda ifrågasvarande spårens närliggande räler är minst 4 meter.

## § 18. \*)

Utdelning av tågföringsplan och tjänstetidtabell.

Tågföringsplan skall av banförvaltaren (vederbörande befäl) mot kvitto tilldelas underlydande personal. Tillfällig tjänstetidtabell skall mot kvitto tillställas dels vederbörande bangårdsföreståndare, dels tågbefälhavare och förare å det tåg, för vilket tidtabellen utfärdats, och skall underrättelse till tågpersonalen lämnas å tågets utgångsbangård, om det ej skett redan å en annan bangård. Föreståndaren för utgångsbangården skall dock i varje fall kontrollera, att tågpersonalen erhållit dylik tidtabell (jfr § 54).

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse tillägg nr 2.

## Kap. III. Underhåll och besiktning.

## § 19.

Mom. 1. *Linjer och tågvägar* skola hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framföras med den i varje fall bestämda största tillåtna hastigheten.

*Anläggningarnes skick.*

Mom. 2. Varningstavlor, spårspärrar och skyddsväxlar och låsinrättningar till dessa, sidospår och lastkajer, bantelefonanläggning och vägstängsel skola hållas i fullgott skick, så att säkerheten icke äventyras. tågrörelsen hindras eller fordonen skadas.

## § 20.

De anläggningar och anordningar, som nämnas i § 19, skola *besiktigas* i den utsträckning tågrörelsen kräver och Kungl. Styrelsen med hänsyn därtill bestämmer.

*Besiktning av anläggningarne.*

Vid besiktningen skall även tillses, att linjer och tågvägar äro hinderfria, att banfordon och trallor äro inställda å sidospår med samtliga hjulpar innanför spärr eller skyddsväxel, att växlar och spärr äro låsta, att tågbangårds reservnyckel finnes under obruten och giltig plombering och att signalredskapen äro i fullgott skick.

## § 21.

Är linje i olag eller annan fara för handen, så att tåg ej får framföras därå, skola stoppsignaler ofördröjligen anbringas på så

*Linje i olag eller annan fara för tågs gång.*



stort avstånd från det farliga stället, att ankommande tåg säkert hinner bringas till stillastående, innan det uppnår det farliga stället.

Detta avstånd skall vara:

om banan *lutar mot* det farliga stället, minst 600 meter, skolandet detta avstånd ökas med omkring 200 meter, därest väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp; och

om banan *stiger mot* det farliga stället eller är vågrät, omkring 400 meter.

Signalerna skola riktas åt vardera hållet från det farliga stället, med iakttagande, att signal först anbringas åt det håll, varifrån tåg först väntas. Därvid skall den som utför signaleringen så fort ske kan skynda längs banan till behörigt avstånd från det farliga stället och *därvid ständigt visa stoppsignal framåt*. Då han framkommit till sådant avstånd, skall han utlägga två knalldosor, en på vardera rälssträngen, den ena ett stycke längre bort än den andra, och själv kvarstanna därstädes, fortfarande visande stoppsignal. Märker han, innan han uppnått behörigt avstånd, tåg komma, skall han *ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal*.

Därefter skall, såvitt möjligt, *närmaste bangård eller med bantelefon försedda ställe underrättas* om förhållandet med anmodan att göra anmälan därom till banmästare och banförvaltare.

Måste den, som utlagt knalldosor åt det ena hållet från det farliga stället, återvända för att ombestyra stoppsignaler även åt det andra hållet, eller har han genom förmans order blivit kallad tillbaka, eller måste han avlägsna sig för att lämna nyssnämnda under rättelse, innan annan signalkarl ställts vid de utlagda knalldosorna, skall han dels, därest tillgång därtill finnes, därstädes *uppsätta röd signaltavla eller röd signallykta*, och dels *utlägga ytterligare två knalldosor*, nämligen en på var 100 meter från det första utläggningsstället.

Blir tågväg ofarbar, skola samma slags stoppsignaler som ovan omnämnts anbringas vid varningstavlorna utanför bangården.

*Tågväg  
ofarbar.*

Anbragta stoppsignaler få *under inga förhållanden* indragas, förr än den, som för befälet på platsen, givit signalkarlen särskilt meddelande, att faran är undanröjd.

## § 22. \*)

*Mom. 1.* Underhålls- och byggnadsarbeten å linje eller i tågväg, för vilket ej erfordras uttagning av banfordon och som ej för-  
anletts av i § 21 eller 23 nämnt förhållande utan är på förhand planerat, indelas i två klasser, benämnda *klass A* och *klass B*.

*Under-  
hålls- eller  
byggnads-  
arbete  
å linje  
eller  
i tågväg.*

Med *arbete* av *klass A* förstås arbete av den art, att det kan komma att utgöra hinder för tågs framförande förbi arbetsplatsen eller föranleder öppnande av växel i tågväg, och

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

med arbete av *klass B* förstås arbete av den art, att tåg kan under arbetets utförande framföras förbi arbetsplatsen, ehuru möjligen endast med nedsatt hastighet.

*Mom. 2.* Vid utförandet av dylika arbeten 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 hos banförvaltaren (tågledaren) gjort framställning om *linjedisposition* och därvid angivit den tid, dispositionen erfordras, och den sträcka eller den tågväg, som behöver disponeras, samt banförvaltaren (tågledaren) bestämt tiden därför och ställt viss sträcka till förfogande. Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen resp. tågvägen är klar och anmälan härom enligt *mom. 6* lämnad till vederbörande bangård senast 10 min. före den tidpunkt, då tåg skall befara sträckan resp. tågvägen.

Ordern om linjedisposition skall delgivas såväl tågpersonal, banmästare och vederbörande besiktningsmän som de bangårdar, varest eller mellan vilka dispositionen meddelats.

*Mom. 4.* Arbete av *klass B* får utföras utan meddelande till banförvaltaren (tågledaren). Dock skall, då hastighetsminskning för dylikt arbete erfordras, banmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underätta de bangårdar, varest eller mellan vilka

arbetet skall äga rum, om arbetet, arbetsplatsens belägenhet och om den hastighet, som må användas förbi arbetsplatsen, och skola föreståndarna vid nämnda bangårdar härom skriftligen underrätta lokomotivförare å tåg, som under den tid, då nedsatt hastighet är föreskriven, skall framgå förbi arbetsplatsen.

*Mom. 5.* Arbetsplatsen skall vara skyddad av stoppsignaler, då tåg ej får framföras förbi arbetsplatsen, samt av varsamhetssignaler, då tåg får framföras förbi arbetsplatsen, ehuru endast med nedsatt hastighet.

När stoppsignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 21, dock får signalkarlen i detta fall icke avlägsna sig från signalstället annat än *vid dager*, i vilken händelse *röd signaltavla* alltid skall finnas uppställd och fyra knalldosor utlagda.

När varsamhetssignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 23.

*Mom. 6.* När stopp- eller varsamhets-signaler iudragits eller när stoppsignaler utbytts mot varsamhetssignaler, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telefon avsänt, vederbörligen undertecknat meddelande, härom underrätta den bangård, där

arbetet ägt rum resp. endera av de närmaste bangårdarna å ömse sidor om arbetssträckan, vilken bangård i sistnämnda fallet skall vidarebefordra underrättelsen till bangården å andra sidan om nämnda sträcka.

## § 23.

*Linje i mindre gott skick.*

Befinnes någon del av linje i sådant skick, att tåg får endast med minskad hastighet framgå, skall på minst 300 meters avstånd åt vardera hållet varsamhetssignal uppställas. varförutom vid mörker och i tät dimma sådan signal alltid skall visas av signalkarl mot ankommande tåg. Förare skall, såvitt sådant medhinnes, dessutom genom skriftlig order underrättas om förhållandet.

## § 24.

*Fordon har gått loss från tåg.*

Har fordon gått loss från å linje i gång varande tåg, skall det så fort ske kan säkert bromsas eller förstängas, varjämte signalering skall anordnas såsom för stillastående fordon å linjen.

## § 25.

Märkes från linjen, att *eld utbrutit å Eld å tåg.*  
*tåg* eller att annan *fara* är för handen, skall stoppsignal från linjen genast givas, utom i det fall, som i § 50 sägs.

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

## § 26.

Å linjen varande personal, som iakttagert *Stoppssignaler från tåg.*  
 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, så vitt möjligt pr bantelefon uppmana personer å närmaste bantelefonställe. som tåget dessförinnan icke hinner gå förbi, att visa stoppsignal mot tåget.

## § 27.

Är extratågs ankomst bekantgjord genom signal från föregående tåg, skall en var, som blivit ålagd att bevaka särskilt ställe å linje eller bangård, kvarstanna på sin post, till dess extratåget passerat. *Bevakningspersonals åliggande, då extratågssignal givits.*

## § 28.

Varje banfordon skall hållas i sådant skick, att det utan fara kan begagnas för sitt avsedda ändamål och framföras med för detsamma tillåten hastighet. Innan bantåg *Banfordons skick.*

lämnar utgångsbangård, skola dess samtliga fordon vara noggrannt översedda; och skall under färden ytterligare tillsyn över fordonen utövas på därför bestämda bangårdar. Tågfordon, som antingen utan att hava undergått sådan besiktning, som erfordras för dess framförande i bantåg, eller ock i skadat skick skall forslas på egna hjul, skall dessförinnan vara besiktigat av sakkunnig tjänsteman och åtföljas av bevis att fordonet vid dylik besiktning godkänts för framforsling i bantåg.

**Kap. IV. Fordons framförande å linje eller i tågväg på annat sätt än i tåg- eller växlingsrörelse.**

**§ 29.\*)**

*Banfordons uttagning å linje eller i tågväg.*

*Mom. 1.* För uttagning å linje eller i tågväg av banfordon erfordras förvärvande, på sätt i § 22, mom. 3, säges, av linjedisposition å viss sträcka eller tågväg.

Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen resp. tågvägen är klar och anmälan härom enligt åttonde stycket lämnad till vederbörande bangård senast 15 minuter före den tidpunkt, då tåg skall befara sträckan resp. tågvägen.

Ordern om dispositionen skall, med angivande av tiden härför, de platser, mellan vilka fordon skall förflyttas och sättet härför, delgivas såväl tågpersonal, banmästare och vederbörande besiktningsmän som de bangårdar, varest eller mellan vilka dispositionen meddelats.

Vid banfordons uttagning skall banmästare eller av honom beordrad besiktningsman i

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

egenskap av *tillsyningsman* föra befälet och ansvara för alla säkerhetsåtgärder. Innan uttagningen verkställs, skall tillsyningsmannen av bangårdsföreståndare eller tågchefhavare erhålla besked, att intet hinder möter för uttagningen.

Vid uttagning av banfordon skall *minst en tredjedel* av hela antalet fordonsaxlar vara försedd med bemannade skruvbromsar.

Under det att å linjen utförda fordon äro i gång, skall å främsta fordonet en tjänstehavare vara placerad för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov med signalhorn giva signalen: tåg kommer.

*Då fordonet hålles stillastående*, skall det säkert bromsas eller förstängas, och skola därvid stoppsignaler anordnas på sådant sätt, som föreskrives i § 22.

Uttaget fordon skall vara infört till bestämd plats och skriftlig anmälan, att linjen resp. tågvägen är klar, av tillsyningsmannen inom den för dispositionen bestämda tiden vara gjord till föreståndaren därstädes, vilken skall, om fordon varit uttaget å linjen, vidarebefordra anmälningen till bangården å andra sidan om uttagningsplatsen. Har i något fall hinder mött för fordons införande till bestämd bangårds sidospår, och måste fordonet därför intagas till annan bangårds sidospår, skall tillsyningsmannen inom nyss angivna tid dessutom göra anmälan därom till banförvaltaren (tågledaren).

Innan fordon införes från linje till bangård, skall tillsyningsmannen förvissa sig om, att hinder icke möter för fordonets införande.



Samman-  
kopplade  
fordon.

Mom. 2. *Sammankopplade fordon*. betraktas ifråga om signalering å både fordon och bana såsom ett fordon. *Isärkopplade fordonen*, skall föreskriven signalering för stillastående fordon även utföras, såsom om fordonen vore sammankopplade.

### § 30.\*)

Småfor-  
dons uttag-  
ning å  
linje eller  
i tågväg.

Småfordon må av personal, som därtill fått banförvaltarens (baningenjörens) medgivande, uttagas å linje eller tågväg, varvid varje uttagning av tralla eller dressin skall i förväg anmälas till banförvaltaren (tågledaren). Uttagning av hjuling behöver däremot icke sålunda anmälas. Uttaget småfordon skall vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst.

Dressiner och hjulingar skola, då de icke begagnas, vara hinderfritt avställda från spår och fastlåsta.

### § 31.

Signal å  
fordon.  
utfört å  
linje eller  
tågväg.

Å fordon, utfört på linje eller i tågväg, skall vid mörker och i dimma föras ban-signallykta, visande rött sken såväl framåt som bakåt.

## Kap. V. Tågbildning.

### § 32.

Tågs  
storlek.

Antalet fordonsaxlar i tåg får icke överstiga 60.

Anm. I tågbildningshänseende förstås med fordon alla de i ett tåg inkopplade banfordon, som icke användas för tågets framdrivande.

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

## § 33.\*)

Mom. 1. Varje tåg utom snöplogståg och sådant tåg, som utgöres av motordressin eller annat dylikt mindre fordon, skall allt efter banans *lutningsförhållanden*, tågets *största tillåtna hastighet* samt antalet *lastaxlar* i tåget vara försett med så många *bromsaxlar*, att minst den i efterföljande bromstabell angivna procenten av antalet lastaxlar blir bromsad.

*Bromsade  
axlar  
i tåg.*

Vid beräkandet av antalet lastaxlar i ett tåg bortses från tåget framförande lokomotiv (vare sig med eller utan tender) eller motorvagn. I avseende å övriga fordon beräknas varje axel under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad så, att allenast mindre delen av bärigheten eller utrymmet är tagen i anspråk, som *en halv lastaxel*, och varje axel under annat fordon som *en hel lastaxel*.

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.

Med genomgångsbromsad axel förstås sådan axel, å vilken vakuum- eller tryckluftbroms verkar.

\*) I paragrafen har mom. 1 fått sin nuvarande lydelse och mom. 2 tillkommit genom tillägg nr. 1.

## Bromstabell,

angivande bromsaxlar i procent av lastaxlar.

I lutning om	Vid en tåg- hastighet av			I lutning om	Vid en tåg- hastighet av		
	30	35	40		30	35	40
	km. i timmen				km. i timmen		
10 : 1,000...	14	16	19	18 : 1,000...	23	26	29
12 : 1,000...	16	19	21	20 : 1,000...	25	28	31
16 : 1,000...	21	23	26	25 : 1,000...	30	34	37

Mom. 2. Vid tillämpandet 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 större lutningen resp. hastigheten.

*Tillfälligt behov av större bromskraft.*

Mom. 3. Anser föraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande flera med bromskraft försedda axlar äro behöfliga i tåget, än vad som här ovan är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas av den befintliga bromskraften.

Mom. 4. Blir å tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis *obrukbar*, skola så många av skruvbromsarna å tåget bemannas, att minst samma antal axlar kan bromsas, som här ovan är bestämt. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den miskade hastighet, som betingas av den tillgängliga bromskraften. Vid första bangård i tågets väg, där den genomgående bromsinrättningen lämpligen kan istandsättas, skola åtgärder härför vidtagas.

*Genomgående bromsinrättning blir obrukbar.*

### § 34.

Vid bantågs sammansättning skall iakttagas,

*Bantågs-sammansättning.*

*att* alla fordonen i tåget skola vara sammankopplade;

*Kopplingen.*

*att* kopplen skola vara åtskruvade, så att buffertarna stadigt beröra varandra, varjämte säkerhetskopplen skola vara pålagda;

*att* fordon ej få kopplas intill varandra i tåget, såvida ej *bufferthuvudenas mittpunkter* å vartdera fordonet komma att *täckas av bufferthuvudena* å det andra;

*att bemannade bromsfordon* skola i möjligaste mån *jämnt fördelas* i tåget, och att sådana bromsfordon företrädesvis skola bemannas, vilka utöva det största axeltrycket;

*Bromskraftens fördelning.*

*att*, om tåget är försett med genomgående bromsinrättning, det jämväl skall hava det antal *med skruvbroms försedda fordonsaxlar*, som erfordras vid en största tillåtna hastighet av 40 km. i timmen;

*Reservskruvbromsar.*

Antal be-  
mannade  
skruv-  
bromsar,  
då endast  
en del av  
tåget har  
genom-  
gående  
bromsin-  
rättning.

att, om tåget är försett *delvis* med genomgående bromsinrättning och *delvis* med skruvbromsar, den del av tåget, som kopplas efter det sista genomgångsbromsade fordonet, skall vara utrustad med så många bemannade skruvbromsar, som om den vore ett särskilt tåg, dock att bromsaxlarne å det sista genomgångsbromsade fordonet räknas till den skruvbromsade delen av tåget;

Antal  
obromsade  
axlar sist  
i tåg.

att högst 6 obromsade axlar få följa efter den sista med bromskraft försedda axeln i tåg;

Skydds-  
fordon.

att i tåg, som framföres av lokomotiv och består av flera än 20 fordonsaxlar, ett fordon utan resande skall sättas såsom *skyddsfordon* framför det första fordonet med resande eller ock den främsta avdelningen av sistnämnda fordon vara avskild för resande och fullständigt skild från den del av fordonet, som är upplåten för resande; att denna avdelning skall räckta minst 4 meter från fordonets främsta buffertshuvuden och att tjänstgörande järnvägs- och postpersonal, krigsmän som färdas i trupp, och personer vilka såsom vårdare åtfölja djur, icke uti ifrågasvarande hänseende räknas såsom resande;

Farliga  
transport-  
föremål.

att det mellan öppet fordon med lättantändligt gods, vilket alltid skall vara täckt med presenning, och lokomotiv under ånga eller fordon med i bruk varande ångpanna för tågets uppvärmning alltid skall finnas

minst 12 vagnsaxlar och att fordon, lastat med tyngre gods av större längd, aldrig får insättas omedelbart intill fordon, avsett för resande;

*att* fordon, vars last överskrider lastprofilen, icke må inkopplas i tåg, utan särskilt tillstånd av banförvaltaren;

*att* fordon, vars last skjuter utanför fordonsgavlarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade fordon eller å lastat gods, skall förses med erforderliga skyddsfordon;

*att* beträffande fordon, lastat med explosiva ämnen eller eldfarliga oljor, de bestämmelser skola iakttagas, som i särskilda författningar finnas föreskrivna;

*att* lokomotiv, som framforslas i tåg, skall vara kopplat omedelbart efter tåglokomotivet, såvitt icke annorlunda blivit av Styrelsen eller för särskilda fall av banförvaltaren bestämt;

*Farliga  
fordon.*

*att* snöplog på egna hjul icke får tillkopplas framför tåg, som medför resande, var-  
emot lokomotiv med fastskruvad snöplog må användas framför dylikt tåg, men att plog av senare slaget, därest dess höjd överskjuter lokomotivets buffertbalk, icke må användas utan särskilt tillstånd av banförvaltaren;

*att* skadat drivfordon eller skadad tender, snöplog på egna hjul och icke arbetande vingplog icke få framforslas i tåg utan särskild order från banförvaltaren, att sådant fordon

skall kopplas sist, men ej omedelbart efter fordon med resande och att vingplog skall åtföljas av besiktningsman, som skall hava sin plats på plogen och ansvara för att plogvingarna hållas indragna och spårrensaren upplyftad;

att fordon, å vilket spårrensaren är uppsatt, får utan särskilt tillstånd framföras sist i tåg och användas till spårets rensning från snö, om nödig bevakningspersonal medföljer för spårrensarens skötsel.

*Arbetsråds  
samman-  
sättning.* I *arbetsråd* få driv- och andra banfordon efter banmästarens beprövande insättas oberoende av vad i Säkerhetsföreskrifterna stadgas angående tågbildning.

### § 35.

*Drivfordons plats  
i tåg.* Drivfordon, med vilket tåg framföres, skall kopplas *främst* i tåget och således *draga* detsamma.

För tågs *dragande* få *högst två* drivfordon användas. Begagnas två drivfordon för tåg med genomgående bromsinrättning, skall den skötas från det främsta drivfordonet.

Endast vid dager i förening med siktbart väder må extratåg för snöplogning eller inspektion *skjutas* av drivfordon.

### § 36.

*Tågs be-  
manning.* Tåg skall vara bemannat med tågpersonal, bestående av tågbefälhavare och förare och

det antal biträden, som erfordras för tågets säkra och punktliga framförande. Å ensamt drivfordon är dettas förare tågbefälhavare. Lokomotiv skall vara bemannat med en förare och ett biträde.

### § 37.

*Tåg* skall vara försett med följande *signaler*, *Signaler  
å tåg.*

a) dagsignaler:

en slutsignal på vardera långsidan av sista fordonet.

*Anm.* Denna föreskrift skall ej tillämpas å tåg, som endast består av ett eller två lokomotiv.

b) nattsignaler:

ett rakt fram riktat vitt sken från strålkastare, fästad å drivfordonets framände;

en slutsignal på vardera långsidan av sista fordonet, så anbragt, att dess mot drivfordonet vända sken kan därifrån iakttagas;

två bakåt riktade röda sken från å drivfordons bakände fästade lyktor.

### § 38.

I ordinarie bantåg, som är upplåtet för resande, skall dessutom medföras extratågssignaler att användas efter särskild order från banförvaltaren, eldsläckningsredskap och telefonapparat med inkopplingstillbehör. *Övrig utrustning å tåg.*



## Kap. VI. Tågföring.

## § 39.

*Villkor  
för tågrö-  
relsens ut-  
förande.*

Tågrörelse får icke företagas, förrän tåg-  
befälhavare och förare mottagit och kvitterat  
behörig tjänstetidtabell och föraren erhållit  
behörig signal till sådan rörelse.

Vid tågs framförande efter särskild eller  
tillfällig tjänstetidtabell skola i tågförings-  
planen intagna bestämmelser om största till-  
åtna hastighet och om kol- och vattengiv-  
ning, förklaringar till tjänstetidtabellen och  
bromstabellen även lända till efterrättelse.

## § 40.

*Tågbefäl-  
havares  
plats å tåg.*

Tågbefälhavaren skall i allmänhet hava sin  
plats i någon av de sista med skruvbroms  
försedda vagnarna. I tåg med genomgående  
bromsinrättning skall han dock uppehålla sig  
i den del av tåget, som är försedd med sådan  
bromsinrättning.

*Förares  
plats.*

Förare skall i regel hava sin plats på  
drivfordonets vänstra sida i farriktningen.

*Drivfor-  
dons be-  
vakning.*

Då drivfordon är i tjänst, få ej förare  
och biträde på en gång avlägsna sig därifrån,  
utan skall endera alltid uppehålla sig på eller  
tätt invid fordonet.

Ingen får taga plats å lokomotivet eller  
i motorvagns maskinrum, med mindre detta  
är för hans tjänsteutövning erforderligt.

## § 41.\*)

Avgångssignal skall å föreningsbangård med stambana givas av bangårdsföreståndaren och i övriga fall av tågbefälhavaren. Innan bangårdsföreståndare får giva dylik signal, skall tågbefälhavaren hava anmält tåget klart för avgång. Innan avgångssignal gives, skall signalgivaren hava förvissat sig om, att utfartsvägen är klar och betryggad.

*Avgångs-  
signal.*

Avgångssignal får dessutom icke givas till å tågbangård stående tåg, förrän tåg, som förut avgått åt samma håll, inkommit till nästa tågbangård. Sedan tåg inkommit till tågbangård, skall fördenskull bangårdsföreståndaren enligt härför gällande plan medelst telefon därom underrätta föreståndaren å tågbangård, från vilken nästa i samma riktning gående tåg skall avgå (jfr ock § 46).

*Tåganmä-  
lan.*

## § 42.\*)

Den hastighet, med vilken tåg framföres å linje, får aldrig överskrida 40 km. i timmen.

*Tågs  
hastighet.*

Tåg får icke föras intill och över obebakad vägövergång eller intill och genom tagväg med större hastighet än 15 km. i timmen och skall hastigheten vara sålunda nedsatt ända från vederbörande varningstavla.

När varsamhetssignal angiver, att å viss del av linje mindre hastighet än den i allmänhet tillåtna av omständigheterna påkallas, får hastigheten, såvida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, icke överskrida 15 km. i timmen.

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

Förarens  
signale-  
ringskyl-  
dighet.

Förare skall giva signalen

»tåg kommer»,

då tåg nalkas semafor, som visar stopp, bangård, tunnel, suögalleri, kurva i djup skärning, obevakad vägövergång i banans plan eller större bevakad sådan, mot vilken utsikten är skymd, och

då människor synas i spåret framför tåget;

»giv akt»,

då vid igångsättning av tåg eller växlingsrörelse personer behöva varnas,

då bekommen signal till rörelse icke kan omedelbart åtlydas och

då under tågrörelse lindrig bromsning påkallas;

»bromsa kraftigt»,

då biträde påkallas för kraftig bromsning;

»lossa bromsarna»,

då bromsning skall upphöra och

då tåg, som icke har genomgående broms-  
inrättning, skall sättas i gång;

»fara»,

då fara hotar i gång varande tåg och således biträde med skyndsamt och kraftig bromsning påkallas, och

då för tåg, som stannat, skyndsamt erfordras arbetsbiträde på grund av inträffat missöde eller olycka.

#### § 44.

Broms-  
ning.

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

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

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.;

Har tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkstälts av lokomotivpersonalen, får detsamma ej fortsätta, förrän tågbefälhavaren förvissat sig om orsaken till bromsningen och givit föraren avgångssignal.

### § 45.

Tåg skall bringas att stanna,

a) för stoppsignal från semafor: före ankomsten till semaforen;

*När tåg  
skall  
bringas att  
stanna.*

*Ann.* Otydlig eller utebliven signal från semafor skall betraktas som stoppsignal, såvida icke förklaring lämnas.

b) så fort ske kan efter det annan stoppsignal syntts eller hörts, fara eller hinder upptäckts;

c) efter dess införande å tågbangård: före ankomsten till hinderpålen vid utfartsväxeln;

d) vid framkomsten till plats, där i tidtabellen bestämt uppehåll skall göras för resandes av- och påstigande eller för godsfastning eller växling.

e) Det tåg, som vid möte med annat tåg enligt tjänstetidtabellens bestämmelser skall införas sist å mötesbangården, och det tåg, som vid förbigång ankommer sist, skola alltid bringas att stanna 100 meter utanför spetsarna av ingångsväxeln, så vitt ej vid tågets analkande signalen »framåt» visas av det andra tågets befälhavare.

### § 46.\*)

Växel skall ligga för det spår, varå tåg skall framgå, och detta spår vara hinderfritt,

*Tågs införande å bangård.*

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

innan tåg får genom växeln införas å det-  
samma.

Å mötes-  
bangård.

Vid möte mellan tåg skall befälhavaren å det tåg, som på grund av tjänstetidtabellens bestämmelser eller utfärdat ändringsbesked skall införas först å mötesbangården, sedan detta skett och sedan han förvissat sig om att fara eller hinder icke finnes för det andra tågets införande, giva signalen »framåt» till dettas förare. Skulle det första tåget vara försenat, må befälhavaren å det andra tåget, såvida dagsljus råder och vädret är fullt siktbart, och sedan han förvissat sig om, att de båda infartsväxlarna leda till den för vardera tåget bestämda infartsvägen och anbringat stoppsignal vid spetsarna av det från motsatt håll kommande tågets infartsväxel, giva signalen »framåt» till föraren å det under hans befäl stående tåget. Nattetid och så snart dag-signaler icke kunna tydligt skönjas, skola dessutom, innan framåtsignalen får givas, två knalldosor utläggas 100 meter utanför spetsarne av sistnämnda växel.

Avgång  
från  
mötes-  
bangård.

Sedan båda tågen inkommit till mötesbangården, får intetdera tågets befälhavare giva avgångssignal med mindre han iakttagit slutsignal å det mötande tåget eller erhållit förklaring från dettas befälhavare.

Vid förbigång mellan tåg skall befälhavaren å det tåg, som ankommer först till förbigångsbangården, sedan han lagt om infartsväxeln och förvissat sig om att fara eller hinder icke finnes för det andra tågets införande, giva signalen »framåt» till dettas förare.

*Tågs införande å förbigångsbangård.*

### § 47.

Uppstår eller upptäckes vid det första tågets införande till tågbangård, där möte eller förbigång skall äga rum, hinder eller fara för det andra tågets införande till den plats å bangården, där det vanligen stoppas, skall stoppsignal visas mot sistnämnda tåg på ett avstånd från det ställe, där hindret eller faran finnes, av minst 200 meter, därest detta ställe ligger inom bangårdens spår-område. Ligger det utanför spårområdet, tillämpas bestämmelserna för hinder eller fara å linje.

*Hinder eller fara för det andra tågets införande å mötesbangård.*

### § 48.

Mom. 1. Nödgas tåg stanna å linje, och är det synbarligen ur stånd att utan dröjsmål fortsätta, skola genom tågbefälhavarens försorg stoppsignaler genast anordnas, såsom i § 21 är föreskrivet.

*Arbrott i tåggrörelse å linje.*

Är orsaken till tågets uppehåll undanröjd, indragas de utsatta stoppsignalerna och tåget föres vidare.

*Tågs backning å linje.*

Mom. 2. Kan tåget ej föras framåt utan endast tillbaka, må, såvida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas, därvid en signalgivare, visande stoppsignal, sändes före tåget, som sakta följer efter på ett avstånd av omkring 400 meter under upprepade signaler: »tåg kommer» med visslan. Tåget får dock icke föras in på bangård eller förbi bantelefonställe, förrän tågbefälhavaren förvissat sig om, att hinder ej förefinnes.

*Tågrörelse omöjliggjord.*

Mom. 3. Kan tåget varken föras framåt eller tillbaka, skall tågbefälhavare snarast underrätta banförvaltaren härom, varefter ingen rörelse, därest någon sådan till äventyrs skulle visa sig utförbar, får verkställas med tåget, förrän order erhållits från banförvaltaren.

*Tågs backning å linje för att erhålla fart.*

Mom. 4. Har tåg stannat å linje endast för att genom backning och ny fart åter kunna komma fram, må, såvida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget utan utsättande av signaler sakta föras tillbaka högst 1 000 meter, dock med iakttagande av bestämmelserna i §§ 42 och 46, därest tåget måste föras över obebakad vägövergång eller in på bangård.

## § 49.

*Fordons avkoppling vid avrott i tågrörelse å linje.*

Måste fordon kvarlämnas av tåg, som stannat å linjen, skall tågbefälhavaren, inuanden del av tåget, som kan fortsätta, återsättes i gång, tillse, att de kvarlämnade fordonen säkert bromsas eller förstängas. Vidare

äligger honom föranstalta därom, att föreskriven signalering verkställes och att de kvarlämnade fordonen bliva på lämpligt sätt bevakade. Slutsignaler få icke anbringas å den tågdel som fortsätter.

### § 50.

Om fordon gå loss från tåg under dess framförande å linje, får vid mörker och i tät dimma försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna fordonen och stoppsignal för sådant ändamål således icke heller givas vare sig av tåg- eller annan personal. Tåget skall i stället föras vidare och den besiktningssman, som först anträffas och till vilken ett meddelande hinner avlämnas utan fara för sammanstötning med de lossgångna fordonen, av föraren underrättas om förhållandet.

*Fordons lösslitande från å linje i gång varande tåg.*

Icke heller under dagen får försök göras att till tåg åter tillkoppla lossgångna fordon, och stoppsignal för sådant ändamål således icke givas, såvitt icke med säkerhet är känt, att fordonen stå stilla.

Ifråga om de lossgångna fordonen vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrivna i § 49 för å linjen kvarlämnade fordon.

### § 51.

Uppkommer eldsvåda å tåg, skall detta ovillkorligen stanna, och det fordon, som råkat i brand, genast skiljas från de övriga, och

*Eldsvåda å tåg.*



signalering anordnas, såsom i § 21 är föreskrivet.

### § 52.

*Ursparning av tåg eller olyckshändelse under tågrörelse.*

Inträffar å linje ursparning av tåg eller annan olyckshändelse av den beskaffenhet, att tåg icke kan fortsätta, och är avsevärd skada skedd eller fara till liv eller lem för handen, så att skyndsamt hjälp kräves, skola vederbörliga signaler utsättas, ilbud avsändas åt båda hållen för att tillkalla banpersonal och banarbetare, och banmästaren fortast möjligt underrättas om olyckshändelsen och dess huvudsakliga beskaffenhet. Banmästaren skall skyndsamt begiva sig till olycksplatsen och där vidtaga de åtgärder, som på honom kunna ankomma.

Dessutom skall förhållandet fortast möjligt inberättas till närmaste bautelefonställe, som har att giva banförvaltaren underrättelse därom.

I livsfara varande eller skadade människor skola först bispringas och bemödandet därefter avse att göra banan klar för fortsatt trafik.

### § 53.

*Oväntad stoppsignal utan att signalgivare är tillstädes.*

Har tåg stoppats å linje i följd av stoppsignal, som tågpersonalen icke på förhand kunnat vänta sig, och är den som anbringat signalen icke tillstädes för att giva upplysning om anledningen till densamma, må tågbefälhavaren, ifall han efter undersökning icke

finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i § 48 mom. 2 föreskrives. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått 2 kilometer, må föraren, under iakttagande av synnerlig uppmärksamhet, åter framföra tåget med den i tidtabellen föreskrivna hastigheten.

### § 54.\*)

Då extratåg anordnas, skall underrättelse därom meddelas, förutom till de i § 18 angivna tjänstehavare, jämväl till befälhavare och förare å varje tåg, som möter, förbigår eller förbigås av extratåget eller som med avseende å tåganmälans utväxlande beröres av extratågets gång. Denna underrättelse till annat tåg skall mot kvitto meddelas å detta tågs utgångsbangård.

*Extratågs  
anord-  
nande.*

Extratåget får icke avgå från dess utgångsbangård, förrän tågbefälhavaren erhållit besked från tågbefälhavare å mötande tåg, att denne fått underrättelse om mötet med extratåget på bestämd bangård. Undantag härifrån må vid behov och efter banförvaltarens beprövande göras i de fall, då möte med extratåg skall försiggå på bandelens ändbangårdar.

Dylik besked kan avfattas sålunda:

Tågbefälhavaren extg 00, N. Tåg 0 möter i dag tåg 00 i NN.

.....  
tågbefälhavare.

Måste extratåg utsändas utan att förut vara kungjort för banmästare och besiktningsmän, skall banförvaltaren skriftligen och mot kvitto tillställa tågets befälhavare och förare underrättelse härom med order att framföra tåget med ökad försiktighet.

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

§ 55. Blir tåg försenat, att det icke kan framföras till den bangård, där det enligt bestämmelserna skall möta eller förbigås är

Tågför-  
sening.

Blir tåg så mycket försenat, att det icke kan framföras till den bangård, där det enligt bestämmelserna skall möta eller förbigås är annat tåg, utau att avsevärt försena även detta tåg, skall, enligt de grunder, som banförvaltaren äger bestämma, *tågchefhavaren å det försenade tåget* vidtaga åtgärder för att få mötet eller förbigången att äga rum på annan bangård, så belägen, att tidsförlust i tågföringen i möjligaste mån undvikas.

Blir tåg, som skall förbigå ett annat, så försenat att förbigången kan förläggas till en annan längre bort belägen bangård, skall *tågchefhavaren å det försenade tåget* därom underrätta *tågchefhavaren å det andra tåget* (det, som skall förbigås), *vilken befälhavare* det i sådant fall åligger att efter egen prövning vidtaga ändringsåtgärder.

### § 56.

Mom. 1. Tågchefhavare, som enligt förestående finner sig böra förlägga möte eller förbigång till annan bangård, skall

a) därom upprätta ett till *tågchefhavaren* å det andra tåget ställt skriftligt besked (ändringsbesked), vilket skall undertecknas av såväl utfärdande *tågchefhavaren* som föraren å samma tåg,

b) lämna detta besked till första lämpliga

Ändring  
av möte  
eller förbi-  
gång.

bantelefonställe för avtelefonering till den bangård, där mötet eljest skulle hava ägt rum, c) senast vid framkomsten till den nya mötes- eller förbigångsbangården underrätta dess föreståndare om förändringen.

Mom. 2. Ändringsbesked skall hava följande lydelse,

1. om tåg 0 är försenat, så att dess möte med 00 bör flyttas från N till NN:

»Tågbefälhavaren tåg 00, N. Tåg 00 skall framgå till NN och där möta 0.

tågbefälhavare

förare.»

2. om tåg 0 skall förbigås av 00 i N, men tåg 0 är så försenat, att förbigången bör äga rum *tidigare*, t. ex. i NN:

»Tågbefälhavaren tåg 00, NNN (det bantelefonställe, där beskedet kan tillställas denne tågbefälhavare).

Tåg 00 skall förbigå 0 i NN.

tågbefälhavare

förare.»

3. om tåg 0 skall förbigå 00 i NN, men tåg 0 enligt underrättelse är så försenat att förbigången böra äga rum *senare*, t. ex. i N:

»Tågbefälhavaren tåg 0, NN. Tåg 00 framföres till N, där det skall förbigås av 0.

tågbefälhavare

förare.»

Varje uti ändringsbesked förekommande namn å bangård eller bantelefonställe skall fullständigt utskrivas

\*) Den tågbefälhavare, som utfärdat ändringsbesked, skall tillika bestämma tågspår å mötes- resp. förbigångsbangård samt om vidtagen ändring av tågspår underrätta dels föraren å det tåg, för vilket han själv är befälhavare, dels det andra tågets befälhavare. Sistnämnda underrättelse intages i ändringsbeskedet och skall lyda sålunda:

i fråga om ändringsbesked 1 eller 2:

»Tåg 00 skall i NN ingå å spår nr .....»,

i fråga om ändringsbesked 3:

»Tåg 0 skall i N ingå å spår nr .....».

Mom. 3. Tågbefälhavare, som *mottager* ändringsbesked, skall ofördröjligen lämna tågets förare en utskrift därav och taga förarens kvitto å den utskrift han själv behåller.

*Utan att tydligt ändringsbesked erhållits från det mötande tågets befälhavare och förare, får tågbefälhavare icke giva signal till avgång från tågbangård, till vilken mötet varit förlagt, likasom förare icke får efterkomma möjligen given avgångssignal utan att hava erhållit sådant besked.*

\*) Mom. 4. Om enligt ovanstående tågmöte förlägges till eller flyttas från föreningsbangård med stambana eller om tågförbigång förlägges så, att ordningsföljden mellan tåg vid deras ankomst till föreningsbangård med stambana omkastas, skall bangårdsföreståndaren därstädes underrättas om ändringen genom försorg av den tågbefälhavare, som utfärdat ändringsbeskedet.

\*) Sista stycket av mom. 2 samt mom. 4 och 5 hava tillkommit genom tillägg nr 2.

Mom. 5. För ändringsbesked skall användas ett för blåkopiering avsett formulär (nr 381 h), inrättat i blockform, vilket formulär skall finnas tillgängligt vid bangård, ävensom av tågbefälhavare medföras å tåg.

Vid utfärdandet av ändringsbesked skall tågbefälhavare härav taga en kopia, som skall bifogas tågrapporten. Vid mottagandet å bangård av ändringsbesked, skall detta genom kopiering utskrivas i två exemplar, vilka båda skola tillställas adressaten.

### § 57.\*)

Då möte mellan tåg förlagts till annan bangård än den i tjänstetidtabellen bestämda, skall i regeln det tåg, vars befälhavare utfärdat ändringsbeskedet, intagas först. Vid det andra tågets intagande ävensom när ändring erfordras ifråga om den ordning, i vilken tågen enligt regeln skola intagas, förfares enligt § 46.

*Tågs införande å ny mötes- eller förbigångsbangård.*

Vid tågs införande å tågbangård vid ändrad förbigång förfares enligt § 46, sista stycket. Skulle ändringsbesked 2 icke hava kunnat tillställas tågbefälhavaren å det efterföljande tåget, skall dock stoppsignal, på sätt för hinder i tågväg är bestämt (se § 47), anbringas mot detta tåg omedelbart efter det försenade tågets ankomst till den nya förbigångsbangården och ändringsbeskedet meddelas tågpersonalen, innan signalen »framåt» får visas.

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

## § 57 a. \*)

Uppkommer för ett tåg behov av ändring av tågspår å viss tågbangård antingen genom bortfallande av tidtabellsenligt möte eller förbigång eller av annan anledning, äger tågbefälhavaren att härom bestämma, och skall han härom underrätta föraren.

*Ändring  
av tåg-  
spår.*

## Kap. VII. Växlingsrörelse.

## § 58.

Å bangård, som saknar semafor, får växlingsrörelse, som berör tågväg eller linje, endast utföras under tågbefälhavares ledning. Om banfordons uttagning å linje eller i tågväg annorlunda än genom växlingsrörelse stadgas i § 29.

*Växlings-  
ledare.*

För sådan växlingsrörelse, som utföres å sidospår utan att beröra tågväg, skall banförvaltaren utse växlingsledare.

Växlingsledare skall förvissa sig om, att erforderlig växlingsrörelse kan utföras utan fara för människor, gods eller materiel och utan hinder eller fara för tågrörelse, innan han anbefaller dess utförande.

Innan signal till växlingsrörelse får givas, skall signalgivaren hava förvissat sig om, att rörelsen kan utföras utan fara. Växlingsrörelsen »skjuts» får icke utföras, då drivfordonet har fordon tillkopplade vid båda ändarne.

*Signal-  
givares  
åliggande.*

## § 59.

Växlingsrörelse, som berör väntat tågs infartsväg, får icke företagas med mindre stopp

*Växlings-  
rörelse  
som berör  
väntat  
tågs in-  
fartsväg.*

\*) Paragrafen har tillkommit genom tillägg nr 2.;

signaleras mot tåget på sätt för hinder eller fara i tågväg är bestämt.

## Kap. VIII. Personalens ansvar och allmänna åligganden.

### § 60.

*Händelse, som kräver skyndsam hjälp.*

Om larmsignal gives från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dennas omedelbara närhet, eller ock annan händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en av personalen, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågbefälhavaren eller ock av den i tjänstegraden främste bland de närvarande.

### § 61.

*Allmän plikt att förebygga missöde eller olyckshändelse. tillse signalmedel och åtlyda signal.*

En var, som upptäcker hinder eller fara för tågs framförande, är skyldig vidtaga de för sådana fall bestämda åtgärderna och i övrigt göra vad han förmår för att förebygga missöde eller olyckshändelse.

En var, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att detta är i brukbart skick, och, om så icke skulle vara fallet, vidtaga åtgärd för dess istandsättande. Han är även ansvarig för att signalredskap är till hands, då det skall användas.

Signal skall åtlydas, vare sig orsaken till densamma är känd eller icke; dock skall, då



fråga är om annan signal än stoppsignal, den som har att åtlyda signalen, därest han har grundad anledning antaga, att ålydnad av densamma skulle medföra fara, anmäla detta till signalgivaren, innan han handlar i enlighet med signalen.

Överföring per telefon av ändringsbesked och annan order eller underrättelse angående tågs framförande skall utföras med största omsorg. Den upptagande skall omedelbart ord för ord nedskryva vad den avlämnande från huvudhandlingen uppläser. Sedan denne slutat sin uppläsning, skall upptagaren tydligt återgiva vad han uppfattat och nedskrivit. De samtalande skola till varandra uppgiva sina namn. Båda namnen skola tecknas såväl å huvudhandlingen som å den av upptagaren gjorda utskriften. Överföringen får icke anses avslutad, förrän avlämnaren besvarat upptagarens återgivande med ordet »rätt» och sitt namn.

*Allmän  
skyldighet  
vid av-  
telefon-  
ring av  
order  
angående  
tågs fram-  
förande.*

## § 62.

*Besiktningssman* skall särskilt ansvara för,

a) att besiktning utföres i anbefalld utsträckning och på föreskrivet sätt,

b) att fel, som därvid upptäckas, anmälas till banmästare och så vitt det står i besiktningssmans förmåga, ofördröjligen rättas,

c) att signalering till skydd för tåg utföres på anbefallt sätt, då hinder eller fara upptäckes å linje eller i tågväg,

*Besikt-  
ningssmans  
särskilda  
ansvar.*

## § 63.

*Tågbe-  
fåhava-  
rens  
särskilda  
ansvar.*

*Tågbe-  
fåhava-  
rens* skall särskilt ansvara för,  
a) att tåg blir sammansatt och utrustat  
enligt Säkerhetsföreskrifterna,

b) att möte med och förbigång av annat  
tåg äger rum på därför i tjänstetidtabell eller  
ändringsbesked bestämda bangårdar,

c) att å mötes- eller förbigångsbangård  
tågvägen för det andra tåget hålles klar och  
betryggad för detta tågs införande,

d) att, då underrättelse erhållits om ban-  
fordons uttagning å linje eller om linjedispo-  
sition för arbete av klass A tillsyningsmannens  
resp. arbetsledarens anmälan om linjens klar-  
görande prövas, innan tåg utföres å sådan linje,

e) att, då tåg lämnar bangård, spår-  
spärrar och tågvägs- och skyddsväxlar äro  
låsta i grundläge och att banfordon och trallor  
äro införda å sidospår med samtliga hjulpar  
innanför spärr eller skyddsväxel,

f) att kontrollnyckeln medföres och efter  
tjänstgöringens slut förvaras på betryggande  
sätt och

g) att signalering till skydd dels för  
eget tåg dels för att skydda annat tåg mot  
fara, som kan hota från det förras sida eller  
som dess befåhåvare eller förare under fär-  
den upptäcker, blir utförd på anbefallt sätt.

h) Tågbe-  
fåhava-  
rens skall dessutom hålla  
uppsikt över tåget, uppmärksamma de signa-

ler, som givas från tåget eller å bangårdarne, vid behov biträda med bromsning och tillse att medföljande bromsare intaga vederbörliga platser i tåget och noga åtlyda förekommande signaler. Då tåg stannat å linje, får befälhavaren icke nedstiga från tåget, förrän han åtskruvat bromsen å det fondon, där han har sin plats, så vitt ej detta fordon bromsas medelst genomgående bromsinrättning.

### § 64.

*Förare* skall särskilt ansvara för,

a) att drivfordonet blir på föreskrivet sätt utrustat och kopplat till den övriga delen av tåget,

*Fordonets*  
särskilda  
ansvar.

b) att den i varje fall, såsom den största tillåtna, bestämda hastigheten icke överskrides,

c) att, utom då tåget framföres med stöd av körsignal från semafor, tåg icke införes å bangård, med mindre infartsväxlarna leda till den tågväg, å vilken tåget skall framgå, och denna tågväg är hinderfri,

d) att möte med och förbigång av annat tåg äger rum på därför i tjänstetidtabell eller ändringsbesked bestämda bangårdar.

Framföres tåg av två drivfordon, är föraren å det främst gående den för tågrörelsen ansvarige.

Under utförandet av tågrörelse skola förare och dennes biträde noga aktgiva på signaler, därvid föraren skall hava sin uppmärksamhet riktad huvudsakligen framåt och biträdet sin huvudsakligen bakåt.

*Gemensamt ansvar för personal å drivfordon.*

## § 65.

*Föreståndares å tågbangård särskilda ansvar.*

*Föreståndare å tågbangård* skall särskilt ansvara för,

a) att anmälan om tågs ankomst utföres i bestämd ordning,

b) att bangården tilldelad signalredskap hålles i fullgott skick,

c) att reservnyckelns till växlarna plombering icke brytes av obehörig.

Föreståndare å föreningsbangård med stambana skall ifråga om betryggandet av tågs infart å och utfart från bangården bära det ansvar Säkerhetsordningen ålägger honom, men i övrigt iakttaga vad i dessa säkerhetsföreskrifter stadgas rörande avgångssignals givande.

## § 66. \*)

*Order, som innebär avvikelser från Säkerhetsföreskrifterna.*

Order, som på något sätt innefattar avvikelser från vad i dessa säkerhetsföreskrifter är stadgat, må endast i nödfall meddelas. Har annan än banförvaltaren (avdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning) givit sådan order, åligger det denne att omedelbart därom underrätta närmaste förman, som i sin ordning skall lämna banförvaltaren (vederbörande avdelningsföreståndare) meddelande därom. Har banförvaltaren (avdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning) givit ordern, skall anmälan därom göras hos Styrelsen.

Order, som i denna paragraf avses, bör till undvikande av missförstånd meddelas skriftligen. Gives sådan order muntligen, må dock underordnad ej vägra att åtlyda densamma, men stannar det i sådant fall på förmannens ansvar, om genom missförstånd

av ordern skada uppstår

\*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

## Kap. IX. Signalbeskrivning och regler för signalgivning.

### § 67.

Signalmedlen äro

1. Semafor;
2. Signalredskap, som bestå av
  - Signalgivarens armar,
  - Signalflagga, röd,
  - Signalflagga, grön,
  - Handsignallykta,
  - Signaltavla, röd | på ena och vit på
  - Signaltavla, grön | andra sidan,
  - Varningstavla,
  - Slutsignalskärm,
  - Slutsignallykta,
  - Bansignallykta,
  - Knalldosor,
  - Signalpipa,
  - Signalhorn,
  - Vissla å drivfordon.

*Signal-  
medel.*

### § 68.

Till ledning för och vid utförandet av tåg- och växlingsrörelse skola följande signaler komma till användning.

Dagsignal skall användas vid dager i förening med fullt siktbart väder. Nattsignal skall användas, då dagsignal icke kan tydligt skönjas.

*Signal-  
beskriv-  
ning.*

Nr.	Benämning.	Innebörd.	Beskrivning, utseende, utförande.	
			A. dagsignal.	B. nattsignal.
1 a	Stopp .....	tåg- eller växlingsrörelse skall upphöra.  växlingsrörelse skall upphöra.	a) semaforvinge, synlig från tåg till <i>vänster</i> om masten och ställd vågrätt. b) signalgivarres båda armar, sträckta uppåt. c) signaltavla, ställd tvärs för spåret och med röd sida mot tåg. d) röd signalflagga. e) <i>knallen</i> från å rälen fästad knalldosa.	a) rött <i>sken</i> från semafor. b) rött <i>sken</i> från handsignallykta eller bansignallykta. c) <i>sken</i> av vilken färg som helst, fört flera gånger upp och ned.
1 b	Spärr .....	växlingsrörelse förbjuden bakom signalen.	f) ett långt, ett kort och ett långt ljud ur pipa eller horn.  g) ett vågrätt svart streck på vit cirkelrund botten.	
2	Kör.....	tåg må framframlöras.	en eller flera semaforvingar synliga från tåg till <i>vänster</i> om masten och ställda i 45 graders vinkel uppåt.	ett eller flera gröna <i>sken</i> från semafor.
3	Varsamhet ...	tåg- eller växlingsrörelsens hastighet skall minskas.	a) grön signalflagga, utvecklad. b) signalgivarres ena arm, sträckt uppåt.	a) handsignallyktas eller bansignallyktas gröna <i>sken</i> , hållet stilla.

Nr.	Benämning.	Innebörd.	Beskrivning, utseende, utförande.	
			A. dagsignal.	B. nattsignal.
3	Varsamhet ...	tåg- eller växlingsrörelses hastighet skall minskas.	c) signaltavla, ställd tvärs för spåret och med grön sida mot tåg. d) ett kort ljud ur pipa eller horn.	
4	Avgång .....	tåg skall avgå.	en cirkelformig rörelse med signalgivares ena arm.	handsignallyktas gröna sken, fört i cirkel.
5	Klart .....	besked att, i vad på signalgivaren ankommer, intet hinder finnes för tåg- eller växlingsrörelse.	signalgivares ena arm, vågrätt utsträckt.	handsignallyktas gröna sken, långsamt fört upprepade gånger från höger till vänster.
6	Framåt .....	utförande av <i>växlingsrörelse</i> , varvid drivfordonet skall <i>draga</i> (6) eller <i>skjuta</i> (7) fordonen, eller, om drivfordonet är	a) signalgivares båda armar, vågrätt utsträckta. b) ett långt ljud ur pipa eller horn.	a) handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört i cirkel.
7	Back .....	<i>ensamt</i> eller har fordon tillkopplade vid <i>båda</i> ändarne, sättas i rörelse åt det håll, varåt dess <i>framände</i> (6) eller dess <i>bakände</i> (7) är riktad.	a) signalgivares ena arm, långsamt förd upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter. b) två långa ljud ur pipa eller horn.	a) handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter.

Nr.	Benämning.	Innebörd.	Beskrivning, utseende, utförande.	
			A. dagsignal	B. nattsignal.
8	Skjuts.....	utförande av växlingsrörelse, varvid drivfordonet skall <i>hastigt skjuta</i> avkopp-lade fordon.	med hastigare rörelser utförd eller med pipa eller horn flera gånger upprepad back-signal.	
9	Larm.....	att under växling påkalla uppmärksamhet.	många korta ljud ur pipa eller horn.	
10	Slutsignal ...	utmärkande av sista fordonet i tåg.	en vit skärm på vardera långsidan av sista fordonet.	ett rött sken bakåt och ett ofärgat sken framåt från vardera långsidan av sista fordonet.
11	Följsignal ...	att extratåg kommer från samma håll (11) eller från motsatt håll (12).	en röd skärm.	ett rött sken.
12	Kryss.....		en vit skärm med rött kors. samtliga signalerna 11 och 12 riktade bakåt och givna från sista fordonet i tåg, som framföres närmast före extratåget.	ett grönt sken.
13 a	Varningstavla	att en bangårds yttersta växel(13 a) el.	en rund tavla framställande bokstaven »V» i grönt på vit botten.	
13 b	Varningstavla	en oövakad vägövergång (13 b) finnes 250 meter längre fram.	en trekantig tavla framställande bokstaven »V» i grönt på vit botten.	



Nr.	Benämning.	Innebörd.	Beskrivning, utseende, utförande.	
			A. dagsignal.	B. nattsignal.
<b>Signaler med vissla å drivfordon:</b>				
14	Giv akt .....	varskoende om om tåg- eller växlingsrörelse; svar å orhållen signal till rörelse; lindrig bromsning påkallas.	ett kort ljud.	
15	Bromsa kraftigt.	kraftig bromsning erfordras.	ett långt, ett kort och ett långt ljud.	
16	Lossa bromsarne.	bromsning skall upphöra.	ett långt och ett kort ljud.	
17	Tåg kommer.	uppmärksamhet påkallas å tågs ankomst eller varnas för tåg.	ett långt, ihållande ljud.	
18	Faru .....	tågskall skyndsamt stoppas; arbetsbiträde är skyndsamt av nöden.	många, tätt upprepade, korta ljud.	

## § 69.

Semafors skall vara så uppställd, att varje med densamma given signal kan tydligt urskiljas av den, som skall ställa sig signalen till efterrättelse.

*Semafors uppställning och förändring.*

Semafor får icke förändras utan att vederbörande personal blivit genom skriftliga eller tryckta order därom underrättad.

### § 70.

*Omsorg  
vid signa-  
lering.*

Signal skall givas med omsorg och i noggrann överensstämmelse med Säkerhetsföreskrifterna. Inga andra signaler få användas ände, som i Säkerhetsföreskrifterna eller särskild order från Styrelsen äro fastställda.

Knalldosor skola alltid komma till användning, då stoppsignal skall givas till tåg å linje, så snart andra stoppsignaler icke kunna tydligt skönjas.

---

## Tillägg nr 1

till

# Säkerhetsföreskrifter

för bandelar med förenklad drift vid  
Statens järnvägar.

(Säf)

§ 33, mom. 1, skall erhålla följande  
ändrade lydelse:

Mom. 1. Varje tåg utom snöplogståg och sådant tåg, som utgöres av motordressin eller annat dylikt mindre fordon, skall allt efter banans *lutningsförhållanden*, tågets *största tillåtna hastighet* samt antalet *lastaxlar* i tåget vara försett med så många *bromsaxlar*, att minst den i efterföljande bromstabell angivna procenten av antalet lastaxlar blir bromsad.

*Bromsade.  
axlar  
i tåg.*

Vid beräkandet av antalet lastaxlar i ett tåg bortses från tåget framförande lokomotiv (vare sig med eller utan tender) eller motorvagn. I avseende å övriga fordon beräknas varje axel under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad så, att allenast mindre delen av bärigheten eller utrymmet är tagen i anspråk, som *en halv*

*lastaxel*, och varje axel under annat fordon som *en hel lastaxel*.

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.

Med genomgångsbromsad axel förstås sådan axel, å vilken vakuum- eller tryckluftbroms verkar.

**Bromstabell,**  
angivande bromsaxlar i procent av lastaxlar.

I lutning om	Vid en tågshastighet av			I lutning om	Vid en tågshastighet av		
	30	35	40		30	35	40
	km. i timmen				km. i timmen		
10 : 1,000...	14	16	19	18 : 1,000...	23	26	29
12 : 1,000...	16	19	21	20 : 1,000...	25	28	31
16 : 1,000...	21	23	26	25 : 1,000...	30	34	37

I samma § skola momenten 2 och 3 benämnas »mom. 3» resp. »mom. 4» och följande nya moment införes:

Mom. 2. Vid tillämpandet 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 *större* lutningen resp. hastigheten.

---

Förestående tillägg skall träda i kraft den 1 november 1917.

Stockholm den 26 oktober 1917.

*Kungl. Järnvägsstyrelsen.*

---

Till tillägget höra särskilda gummerade ändringslappar, som skola inklistras på vederbörliga ställen i Säkerhetsföreskrifterna.

Obs. sidorna 15 och 16 i detta tillägg!

## Tillägg nr 2

till

# Säkerhetsföreskrifter

för bandelar med förenklad drift vid  
Statens järnvägar.

(Säf)

Å sid. 7 införes följande:

»*Inledningsbestämmelse.*

Å bandel, där banförvaltare ej finnes, gälla dennes befogenheter och åligganden i stället för den tjänstehavare eller myndighet, som i varje särskilt fall, där banförvaltaren nämnes, finnes angiven inom parentes.»

I § 8 tillägges sist:

»10. plan över tåganmälan.

11. plan över grundläget å de yttersta växlarna å varje tågbangård »

I § 9 skall sista stycket lyda sålunda:

»Tillfällig tjänstetidtabell, som endast får användas, då skyndsamhet är av nöden, må erhålla en tjänstetidtabells på följande sätt minskade innehåll, nämligen

*Tillfällig  
tjänstetid-  
tabell.*

det under 1. 9, 10, 11 och 12 angivna oavkortat, varemot det som angivits

under 3, 7, 8 och 9 må inskränkas till det efter banförvaltarens (tågledarens) beprövande i varje särskilt fall behövliga och det som nämnts

under 2, 4, 5 och 6 må uteslutas.»

§ 10, femte och sjätte styckena, ersättas av följande:

Kontroll-  
lås.

»För låsning av växlar och spårspärrar i grundläget skola användas kontrollås, så beskaffade, att nyckeln blir fastlåst i låset, då detta öppnas för att frigöra växeln eller spårspärren, och kan åter uttagas ur detsamma först då växeln eller spårspärren ånyo blivit låst i grundläget.

För att endast en lös nyckel, benämnd *huvudnyckel*, skall behöva medföras, då vagnar skola införas å eller uttagas från en bangårds sidospår, skola kontrollåsen vid de olika växlar och spårspärrarna å bangården göras beroende av nämnda huvudnyckel, antingen på så sätt att huvudnyckeln passar till kontrollås vid yttersta växlar å bangården, och nycklar till innanför liggande växlar eller spårspärrar frigöras genom upplåsning av nämnda kontrollås, eller ock så att nycklar till samtliga kontrollås å bangården förvaras fastlåsta i ett centrallås, från vilket desamma kunna frigöras med tillhjälp av huvudnyckeln. Samma huvudnyckel skall kunna användas

för frigörande av växlarna å vilken som helst av bangårdarna inom bandelen. Huvudnyckeln fastläses vid yttersta växeln respektive centrallåset så snart någon av de genom huvudnyckeln frigjorda nycklarna uttagas för användning, men blir åter frigjord, när samtliga bangårdens nycklar ånyo blivit insatta på sin plats vid yttersta växeln respektive centrallåset.

Antalet i bruk varande huvudnycklar skall vara lika med antalet tågbefälhavare-*Nycklar till kontrollås.* turer med tillägg av dels en nyckel, som tilldelas banförvaltaren (tågledaren), dels lämpligt antal nycklar som tilldelas varje banmästare att användas av denna och honom underställd personal.

Av övriga kontrollåsnycklar, d. v. s. sådana som frigöras medelst huvudnyckel, få endast så många finnas i bruk, som oundgängligen erfordras för att kunna frigöra och uttaga huvudnyckel.

Å varje bangård och föreningsstation med annan bana skall finnas i reserv dels en huvudnyckel dels en reservnyckel av varje annan å bangården ifrågakommande nyckeltyp.*Reservnycklar.*

Reservnycklar skola förvaras under banförvaltarens (tågledarens) sigill, vilket förutom av denne icke må brytas av någon annan än tågbefälhavare.

Samtliga nycklar, såväl i brukvarande som reservnycklar, skola vara numrerade i *Utlämning av nycklar.*



löpande följd. Över befintliga nycklar skall av banförvaltaren (tågledaren) föras en förteckning och må nyckel utlämnas endast mot kvitto.

I bruk varande nycklar skola av innehavaren omsorgsfullt förvaras, så att största möjliga trygghet vinnes mot obehörigt begagnande av desamma. Banmästaren må utlämna nyckel till underlydande personal endast mot kvitto och bör på så sätt utlämnad nyckel fortast möjligt efter användning återställas till banmästaren.»

§ 18 skall erhålla följande ändrade lydelse:

*Utdelning  
av tåg-  
förings-  
plan och  
tjänstetid-  
tabell.*

»Tågföringsplan skall av banförvaltaren (vederbörande befäl) mot kvitto tilldelas underlydande personal. Tillfällig tjänstetidtabell skall mot kvitto tillställas dels vederbörande bangårdsföreståndare, dels tågbefälhavare och förare å det tåg, för vilket tidtabellen utfärdats, och skall underrättelse till tågpersonalen lämnas å tågets utgångsbangård, om det ej skett redan å en annan bangård. Föreståndaren för utgångsbangården skall dock i varje fall kontrollera, att tågpersonalen erhållit dylik tidtabell (jfr. § 54).»

§ 22 skall erhålla följande ändrade lydelse:

*Under-  
hålls- eller  
byggnads-  
arbete å  
linje eller  
i tågväg.*

*Mom. 1.* Underhålls- och byggnadsarbeten å linje eller i tågväg, för vilket ej erfordras uttagning av banfordon och som ej för-  
anletts av i § 21 eller 23 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 eller föranleder öppnande av växel i tågväg, och med *arbete av klass B* förstås arbete av den art, att tåg kan under arbetets utförande framföras förbi arbetsplatsen, ehuru möjligen endast med nedsatt hastighet.

*Mom. 2.* Vid utförandet av dylika arbeten 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 hos banförvaltaren (tågledaren) gjort framställning om *linjedisposition* och därvid angivit den tid, dispositionen erfordras, och den sträcka eller den tågväg, som behöver disponeras, samt banförvaltaren (tågledaren) bestämt tiden därför och ställt viss sträcka till förfogande. Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen resp. tågvägen är klar och anmälan härom enligt *mom. 6* lämnad till vederbörande bangård senast 10 min. före den tidpunkt, då tåg skall befara sträckan resp. tågvägen.

Ordern om linjedisposition skall delgivas såväl tågpersonal, banmästare och vederbörande

besiktningsmän som de bangårdar, varest eller mellan vilka dispositionen meddelats.

*Mom. 4.* Arbete av klass B får utföras utan meddelande till banförvaltaren (tågledaren). Dock skall, då hastighetsminskning för dylikt arbete erfordras, banmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underrätta de bangårdar, varest eller mellan vilka arbetet skall äga rum, om arbetet, arbetsplatsens belägenhet och om den hastighet, som må användas förbi arbetsplatsen, och skola föreståndarna vid nämnda bangårdar härom skriftligen underrätta lokomotivförare å tåg, som under den tid, då nedsatt hastighet är föreskriven, skall framgå förbi arbetsplatsen.

*Mom. 5.* Arbetsplatsen skall vara skyddad av stoppsignaler, då tåg ej får framföras förbi arbetsplatsen, samt

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

När stoppsignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 21, dock får signalkarlen i detta fall icke avlägsna sig från signalstället annat än *vid dager*, i vilken händelse *röd signaltavla* alltid skall finnas uppställd och fyra knalldosor utlagda.

När varsamhetssignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 23.

*Mom. 6.* När stopp- eller varsamhets-signaler indragits eller när stoppsignaler utbytts mot varsamhetssignaler, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telefon avsänt, vederbörligen undertecknat meddelande, härom underrätta den bangård, där arbetet ägt rum resp. endera av de närmaste bangårdarna å ömse sidor om arbetssträckan, vilken bangård i sistnämnda fallet skall vidarebefordra underrättelsen till bangården å andra sidan om nämnda sträcka.

I § 29, mom. 1, skall första stycket erhålla följande ändrade lydelse:

»*Mom. 1.* För uttagning å linje eller i tågväg av banfordon erfordras förvärvande, på sätt i § 22, mom. 3, säges, av linjedisposition å viss sträcka eller tågväg.

Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen resp. tågvägen är klar och anmälan härom enligt sjätte stycket lämnad till vederbörande bangård senast 15 minuter före den tidpunkt, då tåg skall befara sträckan resp. tågvägen.

Ordern om dispositionen skall, med angivande av tiden härför, de platser, mellan vilka fordon skall förflyttas och sättet härför, delgivas såväl tågpersonal, banmästare och vederbörande besiktningsmän som de bangårdar, varest eller mellan vilka dispositionen meddelats».

I samma mom. skall fjärde stycket erhålla följande lydelse:

»Under det att å linjen utförda fordon üro i gång, skall å främsta fordonet en tjänstehavare vara placerad för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov med signalhorn giva signalen: tåg kommer.»

I samma mom. skall sjätte stycket erhålla följande lydelse:

»Uttaget fordon skall vara infört till bestämd plats och skriftlig anmälan, att linjen resp. tågvägen är klar, av tillsyningsmannen inom den för dispositionen bestämda tiden vara gjord till föreståndaren därstädes, vilken skall, om fordon varit uttaget å linjen, vidarebefordra anmälingen till bangården å andra sidan om uttagningsplatsen. Har i något fall — — — angivna tid dessutom göra anmälan därom till banförvaltaren (tågledaren).»

§ 30 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Småfordon må av personal, som därtill fått banförvaltarens (baningenjörens) medgivande, uttagas å linje eller tågväg, varvid varje uttagning av tralla eller dressiu skall i förväg anmälas till banförvaltaren (tågledaren). Uttagning av hjuling behöver däremot icke sålunda anmälas. Uttaget småfordon skall vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst.

Dressiner och hjulingar skola, då de icke begagnas, vara hinderfritt avställda från spår och fastlåsta.»

*Småfordons uttagning å linje eller tågväg.*

§ 41 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Avgångssignal skall å föreningsbangård med stambana givas av bangårdsföreståndaren och i övriga fall av tågbefälhavaren. Innan bangårdsföreståndare får giva dylik signal, skall tågbefälhavaren hava anmält tåget klart för avgång. Innan avgångssignal gives, skall signalgivaren hava förvissat sig om, att utfartsvägen är klar och betryggad.

*Avgångssignal.*

Avgångssignal får dessutom — — — — bangårdsföreståndaren enligt härför gällande plan. medelst telefon därom underrätta föreståndaren å tågbangård, från vilken nästa i samma riktning gående tåg skall avgå (jfr ock § 46).»

*Tåganmälan.*

I § 42 skall till andra stycket tillfogas:

»och skall hastigheten vara sålunda nedsatt ända från vederbörande varningstavla.»

§ 43 skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Förare skall giva signalen

»tåg kommer»,

då tåg nalkas semafor, som visar stopp, bangård, tunnel, snögalleri, kurva i djup skärning, obevakad vägövergång i banans plan eller större bevakad sådan, mot vilken utsikten är skymd, och

då människor synas i spåret framför tåget;

»giv akt»,

då vid igångsättning av tåg eller växlingsrörelse personer behöva varnas,

*Förares signale-  
ringsskyl-  
dighet.*

då bekommen signal till rörelse icke kan omedelbart åtlydas och

då under tågrörelse lindrig bromsning påkallas;

»bromsa kraftigt»,

då biträde påkallas för kraftig bromsning;

»lossa bromsarna»,

då bromsning skall upphöra och

då tåg, som icke har genomgående broms-  
inrättning, skall sättas i gång;

»fara»,

då fara hotar i gång varande tåg och således biträde med skyndsamt och kraftig bromsning påkallas, och

då för tåg, som stannat, skyndsamt erfordras arbetsbiträde på grund av inträffat missöde eller olycka.»

I slutet av § 45 tillfogas:

»så vitt ej vid tågets annalkande signalen »framåt» visas av det andra tågets befälhavare.»

I § 46 skall andra stycket erhålla följande lydelse:

»Vid möte mellan tåg skall befälhavaren å det tåg, som på grund av tjänstetidtabellens bestämmelser eller utfärdat ändringsbesked skall införas först å mötesbangården, sedan detta skett och sedan han förvissat sig om att fara eller hinder icke finnes för det andra tågets införande, giva signalen »framåt» till dettas förare. Skulle det första tåget vara

försenat, må befälhavaren — — — sistnämnda växel.»

§ 54, första och andra styckena, erhåller följande ändrade lydelse:

»Då extratåg anordnas, skall underrättelse därom meddelas, förutom till de i § 18 angivna tjänstehavare, jämväl till befälhavare och förare å varje tåg, som möter, förbigår eller förbigås av extratåget eller som med avseende å tåganmälsans utväxlande beröres av extratågets gång. Denna underrättelse till annat tåg skall mot kvitto meddelas å detta tågs utgångsbangård.»

*Extratågs  
anord-  
nande.*

Till § 54, tredje stycket, tillfogas:

»Dylik besked kan avfattas sålunda:

Tågbefälhavaren extg 00, N. Tåg 0 möter i dag tåg 00 i NN.

.....  
tågbefälhavare.»

Till § 56, mom. 2, tillägges:

»Den tågbefälhavare, som utfärdat ändringsbesked, skall tillika bestämma tågspår å mötes- resp. förbigångsbangård samt om vidtagen ändring av tågspår underrätta dels föraren å det tåg, för vilket han själv är befälhavare, dels det andra tågets befälhavare. Sistnämnda underrättelse intages i ändringsbeskedet och skall lyda sålunda:

i fråga om ändringsbesked 1 eller 2:

»Tåg 00 skall i NN. ingå å spår nr

.....»,



i fråga om ändringsbesked 3:

»Tåg 0 skall i N ingå å spår nr ...».

I § 56, mom. 3, skall sista stycket utgå.

Till § 56 fogas följande nya mom. 4 och 5:

»Mom. 4. Om enligt ovanstående tåg-  
möte förlägges till eller flyttas från förenings-  
station med stambana eller om tågförbigång  
förlägges så, att ordningsföljden mellan tåg  
vid deras ankomst till föreningsstation med  
stambana omkastas, skall bangårdsföreståndaren  
därstädes underrättas om ändringen genom  
försorg av den tågbefälhavare, som utfärdat  
ändringsbeskedet.

Mom. 5. För ändringsbesked skall an-  
vändas ett för blåkopiering avsett formulär  
(nr 381 h), inrättat i blockform, vilket for-  
mulär skall finnas tillgängligt vid bangård,  
ävensom av tågbefälhavare medföras å tåg.

Vid utfärdandet av ändringsbesked skall  
tågbefälhavare härav taga en kopia, som skall  
bifogas tågrapporten. Vid mottagandet å ban-  
gård av ändringsbesked, skall detta genom  
kopiering utskrivnas i två exemplar, vilka båda  
skola tillställas adressaten.»

§ 57 skall erhålla följande ändrade ly-  
delse:

*Tågs in-  
förande å  
ny mötes-  
eller förbi-  
gångs-  
bangård.* »Då möte mellan tåg förlagts till annan  
bangård än den i tjänstetidtabellen bestämda,  
skall i regeln det tåg, vars befälhavare ut-  
färdat ändringsbeskedet, intagas först. Vid

det andra tågets intagande ävensom när ändring erfordras ifråga om den ordning, i vilken tågen enligt regeln skola intagas, förfäres enligt § 46.

Vid tågs införande å tågbangård vid ändrad förbigång förfäres enligt § 46, sista stycket. Skulle ändringsbesked 2 icke hava kunnat tillställas tågbefälhavaren å det efterföljande tåget, skall dock stoppsignal, på sätt för hinder i tågväg är bestämt (se § 47), anbringas mot detta tåg omedelbart efter det försenade tågets ankomst till den nya förbigångsbangården och ändringsbeskedet meddelas tågpersonalen, innan signalen »framåt» får visas.»

En ny § 57 a införes, så lydande:

»§ 57 a.

Uppkommer för ett tåg behov av ändring av tågspår å viss tågbangård antingen genom bortfallande av tidtabellsenligt möte eller förbigång eller av annan anledning, äger tågbefälhavaren att härom bestämma, och skall han härom underrätta föraren.»

I § 62 skall mom. d) utgå.

I § 63 skall mom. d) erhålla följande ändrade lydelse:

»d) att, då underrättelse erhållits om banfordons uttagning å linje eller om linjedisposition för arbete av klass A tillsyningsmanneus

*Ändring  
av tåg-  
spår.*

resp. arbetsledarens anmälan om linjens klargörande prövas, innan tåg utföres å sådan linje.»

Sist i § 63 tillägges:

»såvitt ej detta fordon bromsas medelst genomgående bromsinrättning.»

§ 66, första stycket, skall erhålla följande ändrade lydelse:

*Order som innebär avvikelser från Säkerhetsföreskrifterna.*

»Order som på något sätt innefattar avvikelser från vad i dessa säkerhetsföreskrifter är stadgat, må endast i nödfall meddelas. Har annan än banförvaltaren (avdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning) givit sådan order, åligger det denne att omedelbart därom underrätta närmaste förman, som i sin ordning skall lämna banförvaltaren (vederbörande avdelningsföreståndare) meddelande därom. Har banförvaltaren (avdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning) givit ordern, skall anmälan därom göras hos Styrelsen.»

I § 68 skola bestämmelserna om signalerna 15 och 18 ändras sålunda:

15	Bromsa kraftigt	kraftig bromsning erfordras	ett långt, ett kort och ett långt ljud
18	Fara	tåg skall skyndsamt stoppas; arbetsbiträde är skyndsamt avnöden	många, tätt upprepade, korta ljud

I samma § skola bestämmelserna om signalerna 1 a och 1 b, kol. 4 och 5, från och med d) ändras sålunda:

- |  |
|--|
| d) röd signalflagga  |
| e) <i>Knallen</i> från å rälén fästad knalldosa              |
| f) ett långt, ett kort och ett långt ljud ur pipa eller horn |
| g) ett vågrätt svart streck på vit cirkelrund botten         |

Ovanstående ändringar äro tryckta å särskilda gummerade ändringslappar, som skola inklistras på vederbörliga ställen i Säkerhetsföreskrifterna.

Följande ändringar skola för hand inskrivas med bläck i Säkerhetsföreskrifterna, nämligen

å sid. 15, rad 8 uppifrån: efter ordet »banförvaltarens» skall insättas »(tågledarens)»;

sid. 16, rad 2 uppifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(distriktsförvaltningen)»;

sid. 18, rad 1 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

~~sid. 22, rad 14 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;~~

sid. 29, rad 7 uppifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(bandirektören)»:

sid. 29, rad 1 och 12 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

sid. 29, rad 5 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(baningenjören)»;

sid. 31, rad 2 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

sid. 38, rad 13 och 16 uppifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

sid. 40, rad 12 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

sid. 41, rad. 9 och 10 nedifrån: efter ordet »banförvaltarens» insättes »(tågledarens)»;

sid. 41, rad 4 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(tågledaren)»;

sid. 42, rad 6 och 7 uppifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(trafikinspektören)»;

sid. 45, rad 15 och 16 nedifrån: efter ordet »banförvaltaren» insättes »(trafikinspektören)»;

sid. 46, rad 6 uppifrån: ordet »larmsignal» utbytes mot »signalen fara»