

## B. Säkerhetsföreskrifter.

### Kap. I. Allmänna bestämmelser.

#### § 20.

*Mom. 1.* Vid överhängande fara åligger en-  
var tjänsteman att vidtaga de åtgärder, som  
för farans förebyggande eller förringande an-  
ses nödiga, även om dessa åtgärder skulle  
avvika från de i denna Säkerhetsordning före-  
skrivna.

*Order och åtgärder, som innebära avvikelser från Säkerhetsordningen.*

*Mom. 2.* Order, som innebär avvikelse från bestämmelserna i Säkerhetsordningen må vid missöden eller eljest i tvingande fall när så utan fara kan ske meddelas av distriktschef, sektionsföreståndare, tågledare eller tågklarerare. Anmälan om sådan order skall omedelbart avlåtas till närmaste överordnade myndighet.

#### § 21.

Telefonmeddelanden, som röra tågs säkerhet och som utväxlas mellan personal å skilda driftplatser, skola före avtelefonerandet nedskrivnas och av mottagaren omedelbart antecknas i telefonbok eller annat för ändamålet fastställt formulär. De telefonerandes namn skola jämte tidpunkten för telefoneringen antecknas. Mottagaren skall repetera det väsentliga i meddelandet, vilket avslutas av den avtelefonerande med ordet »rätt».

*Telefonmeddelande.*

*189/20*

I brådskande fall må undantag göras från föreskriften, att meddelande skall nedskrivas. Sådant undantag får dock icke göras, när telefonerandet verkställes av annan än avsändaren resp. adressaten och ej heller ifråga om tillfällig eller ändrad tjänstetidtabell samt order om extratågs gång eller ändrad tågföljd (jfr § 59, mom. 5).

### § 22.

*Ur och  
tidtabellsbok.*

Tåg- och banpersonal skall vara försedd med rätt gående ur och gällande tidtabellsbok.

Stationspersonal i yttertjänst skall vara försedd med rätt gående ur samt antingen innehava eller hava lätt tillgång till gällande tidtabellsbok eller tågordning.

## Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning och rörelser med mindre fordon.

### § 23.

*Banans skick  
och besiktning.*

*Mom. 1.* Banan skall hållas i sådant skick, att tåg utan fara kan framgå med för banan gällande största tillåtna hastighet.

*Mom. 2.* Banan skall besiktigas i den ordning, som i denna Säkerhetsordning och i särskilda bestämmelser finnes stadgad.

### § 24.

*Sidospår å  
linjen.*

Sidospår å linjen skall vara försett med spårspärr eller skyddsväxel.

Växel i huvudspår ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår å linjen skall, om ej annorledes av styrelsen bestämts, vara förreglingsbar.

### § 25.

*Upplag av  
lösa föremål.*

*Mom. 1.* Å linjen får upplag av lösa föremål

Järnvägsstyrelsen

Enligt uttalande av Öis får telefon användas och skall härvid bestämmelserna i denna paragraf tillämpas. Är ordern brådskande, behöver tågledaren ej nedskriva den, då han ju är avsändare. Vaktförståndaren måste — såsom mellanhand — anteckna densamma.

Detta angående sättet för telefoneringen. En annan fråga är: i vilka fall får telefon komma till användning? Såsom i inledningen till denna artikelserie framhållits, får telefon användas för utväxlande av alla meddelande. Detta framgår av en jämförelse mellan den gamla och den nya upplagens bestämmelser. I den gamla upplagan fanns i varje särskilt fall föreskrivet när telefon fick användas ävensom i vissa fall, att utväxlandet skulle ske mellan tågledare och tågklarerare personligen. I den nya upplagan finnes icke någon föreskrift om sättet för utväxlande av meddelande, varav framgår att detta får ske såväl skriftligen som meddelat telegraf eller telefon. Meningen är att telefon skall i största möjliga utsträckning komma till användning, då därigenom både tid vinnes och arbetskraft besparas.

Bestämmelsen i den gamla upplagan § 27, att tillsyn skall ägnas däråt, att obehörig ej uppehåller sig inom järnvägens område, har icke medtagits i nya upplagan, då föreskriften finnes intagen i Allmän tjänsteordning, § 8.

§ 25.

Fråga har ofta framställts, huruvida bestämmelserna i denna paragraf ha avseende å tillfälliga upplag av resgods och annat gods å plattformar. Frågan får besvaras nekande.

Innan upplag anordnas å station, skall stationsföreståndarens medgivande inhämtas.

§ 26.

Till skydd vid vägövergångar kunna jämväl huvudsignaler och spårspärrsignaler anordnas.

§ 27.

Enligt föreskrifterna i gamla upplagan skulle vid fara å linjen, så att tåg ej fick framgå, stoppsignaler anordnas på ett avstånd från det farliga stället av 700—1,000 meter, beroende på lutningsförhållandena och rådande väderlek. Enär bromskraften i tåg skall vara så avpassad, att tåget kan bringas till stopp på ett avstånd av högst 700 meter har det ansetts tillräckligt betryggande, om stoppsignalerna utsätts på ett avstånd av minst 800 meter från det ofarbara stället, varom föreskrift nu intagits. Enligt gamla upplagan skulle stoppsignalerna utgöras av två knalldosor samt bansignaltavla och bansignallykta. Om signalvakten måste avlägsna sig från platsen för att vidtaga andra erforderliga åtgärder och annan signalvakt ej fanns tillstädes, skulle ytterligare två knalldosor utläggas på ett avstånd av 200 meter från de andra dosorna.

77:1

icke finnas ovan räls överkant närmare spårs mittlinje än 2.6 meter.

*Mom. 2.* Å station får upplag av lösa föremål icke finnas närmare intill spår, än vad normalsektionen för det fria rummet å linjen anger. Upplag av större höjd än 1 meter över räls överkant får dock icke finnas närmare spårs mittlinje än 2,6 meter.

För hamnspår kan trafikinspektören i detta hänseende medgiva undantag.

*Mom. 3.* Vid arbeten för järnvägens räkning må, efter vederbörande banbefäls medgivande, tillfälligt upplag anordnas närmare spår, dock ej innanför normalsektionen. Innan upplag anordnas å station, skall stationsföreståndarens medgivande inhämtas.

## § 26.

Vid vägövergång, försedd med grindar eller bommar jämlikt kungl. kungörelsen den 9 juli 1924, skall stoppsignal med bomsignalskärm, bomsignallykta, huvudsignal eller spårspärrsignal visas mot banan — åt båda hållen — när vägen icke är avstängd eller när grindarna eller bommarna stänga över banan.

*Vägövergång  
i banans  
plan.*

*Anm. 1.* Ang. tider då bomsignallykta skall hållas tänd, se §§ 53, mom. 4 och 94, mom. 1 anm. 1.

*Anm. 2.* Ang. handhavande av dylika skyddsanordningar, se instruktion för vägvakter (särtryck nr 199).

## § 27.

*Mom. 1.* Befinnes linjen vara i olag eller annan fara vara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras på ömse sidor om det ofarbara stället och på minst 800 meters avstånd från detta.

*Fara å linjen, så att tåg ej får framgå.*

*Mom. 2.* Signaleringen skall först ombesty-  
ras åt det håll, varifrån tåg eller vagnuttagning  
först väntas. Signalgivare skall därför, så fort  
ske kan, skynda längs linjen åt detta håll, till  
dess han kommit på föreskrivet avstånd från  
det ofarbara stället, och därunder ständigt visa  
stoppsignal framåt. Märker han, innan han  
uppnått behörigt avstånd, att fordon nalkas,  
skall han ögonblickligen utlägga två knalldo-  
sor och fortfarande visa stoppsignal.

*Mom. 3.* Stoppsignalerna skola utgöras av  
fyra knalldosor, utlagda på ett inbördes av-  
stånd från varandra av ungefär 20 meter, två  
på vardera rälssträngen, och därjämte, så snart  
tiden det medger, vid dagsljus av röd ban-  
signaltavla och i mörker av rött sken från ban-  
signallykta.

Bansignaltavla resp. bansignallykta skall  
placeras vid den längst bort från det ofar-  
bara stället belägna knalldosan.

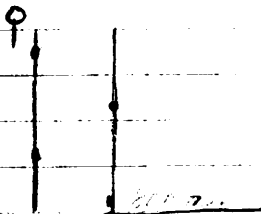
Det ofarbara stället skall, när tiden det  
medger, bevakas av signalvakt, som skall då  
och då tillse signalerna och, när fordon nal-  
kas, dessutom själv giva stoppsignal.

*Ann. 1.* Är driftplats med huvudsignal helt eller del-  
vis belägen inom det i mom. 1 angivna avståndet,  
skola stoppsignalerna anbringas vid den närmaste  
driftplatsgränsen och tågklarare (stations- resp.  
platsvakt) omedelbart underrättas. Är platsen obeva-  
kad med huvudsignal ställd till kör, skall denna signal  
till skydd för det ofarbara stället ställas till stopp.

*Mom. 4.* Äro å dubbelspår båda spåren ofar-  
bara, skola stoppsignaler anordnas för båda  
spåren och åt båda hållen. Är endast det ena  
spåret ofarbart, skola stoppsignaler anordnas  
endast för detta spår, dock även i detta fall åt  
båda hållen (jfr § 8, fig. 15 och 16).

*Mom. 5.* Den, som upptäckt felet, skall om-

I de flesta fall torde utläggandet av de nyssnämnda två knalldosorna ha måst ske, då den som upptäckt felet i regel måst avlägsna sig för att lämna underrättelse till närmaste tåganmälningsstation eller blockpost utan att någon funnits tillstädes, som kunnat övertaga bevakningen. Med hänsyn härtill och då det dessutom vid de årliga förhören med personalen framgått, att bestämmelserna varit så svåra att inlära och att minnas samt olika tolkningar angående dess rätta innebörd ofta förekommit, har i den nya upplagan bestämts, att fyra knalldosor alltid skola utläggas på ett inbördes avstånd från varandra av ungefär 20 meter, två på vardera rälssträngen. Å ömse sidor om det ofarbara stället skola sålunda utläggas fyra knalldosor i zig-zag med ett avstånd av 60 meter mellan den å varje sida om det ofarbara stället ytterst och innerst placerade dosan. Så snart tiden det medgiver, skall tillika stoppsignal bestående vid dagsljus av röd bansignaltavla och i mörker av rött sken från bansignallykta anordnas. För att undvika att eventuellt ankommande dresiner eller andra fordon skola köra över de utlagda knalldosorna, skola sistnämnda stoppsignaler placeras vid den från det ofarbara stället längst bort belägna knalldosan. Bansignaltavla och bansignallykta ingå ej i tågattiraljen, varför utsättandet av dessa signaler bör vid tågolyckor uppdragas åt närmaste banvakt. Sedan stoppsignaler anordnats, skall den som upptäckt felet underrätta endera av de båda å ömse sidor närmast belägna tåganmälningsstationerna, vilken i sin tur har att angiva hinderanmälan samt lämna underrättelse till tågledare, banmästare och underrättelsestation. Sedan detta ombestyrt, skall det ofarbara stället bevakas av signalvakt, som då och då även skall tillse signalerna och giva stoppsignal till ankalkande fordon.



x

När anmälan ingått till tågänmningsstation, att linjen åter är klar, åligger det denna att återkalla hinderanmälan samt underätta underrättelsestationen, vilken alltid skall ha meddelande ej blott om inträdda driftsstörningar utan även om dessas upphörande.

Stoppssignalering enligt denna paragraf skall anordnas i en del fall, Så t. ex. då

utbyte av enstaka räl utföres utan bandisposition (§ 30, mom. 4); i vissa fall då tralla uttages å linjen (§ 33, mom. 2); när motordressin blir kvarstående å linjen (§ 34, mom. 8); vid tågurspårning å linjen eller annan olyckshändelse av den beskaffenhet att tåg ej kan fortsätta (§ 85). Har tåg nödgats stanna å linjen och anses detsamma ej kunna fortsätta tidigare än 15 minuter efter det gångtiden å tågänmningssträckan utgått, skall tågbefälhavaren, om underrättelse om förhållandet ej kan lämnas, ombestyras stoppsignalering med *knalldosor* enligt denna paragraf, dock endast bakåt. Om banvakt påträffas skall denne anmodas utföra signaleringen (§ 83 mom. 1). Stoppssignalering med *knalldosor* enligt denna paragraf skall jämväl anordnas då tåg, som stannat å linjen, varken kan föras framåt eller tillbaka (§ 83, mom. 4) samt när vagnar av tåg kvarlämnats å linjen, i sistnämnda fall dock endast bakåt. (§ 84, mom. 1.)



bestyra, att endera av de båda å ömse sidor närmast belägna tåganmälningsstationerna snarast underrättas: dock får icke härför utsättandet av signaler åsidosättas.

Tåganmälningsstation, som mottagit underrättelsen, skall anmäla hinder (se § 61) och underrätta tågledare, banmästare och underrättelsestation.

*Mom. 6.* De för det ofarbara stället anbringade stoppsignalerna få icke indragas, förrän linjen åter gjorts farbar och arbetsledaren givit order därom.

När spår åter är farbart och signalerna indragits eller utbytts mot varsamhetssignaler jämlikt § 28, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen nedskrivet och undertecknat meddelande härom underrätta dels driftplats, som enligt mom. 3, anm. 1, möjligen underrättats om hindret, dels endera av de närmaste, å ömse sidor belägna tåganmälningsstationerna. Denna station skall återkalla hinderanmälan och underrätta tågledaren samt underrättelsestationen.

*Mom. 7.* Uppkommer felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, så att tåg ej kan passera det ofarbara stället utan att taga skada eller ytterligare skada ledningarna, skola stoppsignaler anordnas. Om en eller flera sektioner av den elektriska kontaktledningen måste urkopplas, skola avstånden vid stoppsignalernas utsättande beräknas från de yttre sektionsstolparna för den eller de felaktiga sektionerna. E

I mom. 5 föreskrivna underrättelser skola sändas jämväl till närmaste omformare- eller transformatorstation, vederbörande lednings-

E | personal och elektroingenjör. Numren å de båda sektionstolparna för den eller de sektioner av kontaktledningen, där det ofarbara stället är beläget skola, om möjligt, uppgivas.

### § 28.

Linjen lefn-  
nes vara i  
försvagat  
skick.

Mom. 1. Befinnes linjen vara i olag eller annan fara vara för handen, så att den för bansträckan bestämda hastigheten måste minskas, skola fyra knalldosor på sätt i § 27, mom. 2—4 föreskrivits ofördröjligen och under alla förhållanden utläggas å ömse sidor om det farliga stället och på minst 600 meters avstånd därifrån.

189/30

Mom. 2. Den, som upptäckt felet, skall därefter snarast ombestyras, att endera av de båda å ömse sidor närmast belägna stationerna och tågchefhavare (tillsyningsman) och förare å tåg eller vagnuttagning, som redan dessförinnan utgått å stationssträckan, underrättas om förhållandet, varvid medgiven hastighet angives. Så snart detta skett, skola knalldosorna ersättas med varsamhetssignaler, vilka utsätts på ett avstånd av omkring 350 meter framför det farliga stället. Varsamhetssignalerna skola utgöras vid dagsljus av grön bansignaltavla och i mörker av grönt sken från bansignallykta. Bevakning erfordras ej.

E | Är förhållandet föranlett av felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, skall underrättelse jämväl avlåtas till närmaste omformare- eller transformatorstation, vederbörande ledningspersonal och elektroingenjör.

|| *Anm. 1.* Ang. signalernas placering å dubbelspår, se § 27 mom. 4 (jfr § 9, fig. 18 och 19).

|| *Anm. 2.* Sådana bausträckor, å vilka ständigt eller

## § 28.

När linjen befinnes vara i olag eller annan fara vara för handen, så att den för bansträckan bestämda hastigheten måste minskas, skall till en början stoppsignaler med knalldosor anordnas, enär den, som upptäckt felet i regel ej har varsamhetssignaler till hands. Knalldosorna skola till ett antal av fyra utläggas å ömse sidor på sätt i § 27 föreskrivits och på minst 600 meters avstånd från det farliga stället. Sedan vederbörlig underrättelse ombestyrts, utbytas knalldosorna mot varsamhetssignaler, vilka utsätts omkring 350 meter framför det farliga stället.

Om station, som har att ordergiva tåg, skall vara obebakad, skall stationen, innan bevakningen upphör, anmoda annan station att ombestyrta ordergivningen.

I mom. 4 har tillkommit en föreskrift, att underrättelse jämväl skall lämnas, när varsamhetssignalerna indragits, varvid skall förfaras på sätt i § 27, mom. 6 är stadgat.

Utsärlause om hastighetvidsättning skall  
alltid ställas till Tågledaren. H. l.

§ 29.

Bestämmelserna om bandisposition ha ändrats såväl formellt som reellt. De formella ändringarna bestå däri att i en paragraf sammanförts de bestämmelser rörande bandisposition, som i gamla upplagan voro intagna i paragrafen om underhålls- eller byggnadsarbeten å linjen samt i vagnuttagningsparagrafen. Bland ändringar i sak må särskilt framhållas:

att enklare kilningsarbeten ej längre intaga en särställning ifråga om bandisposition,

att sättet för framställning och beviljande av bandisposition förenklats,

att underrättelser till berörda stationer skola ombesörjas av tågklareren (stationsvakt) å station, som gjort framställningen

samt att tåganmälningskyldighet för gränstationerna ersatts med bevakningskyldighet.

för längre tid än en månad en lägre hastighet än den för bandelen gällande är föreskriven, skola angivas i tidtabellsboken och utmärkas medelst hastighetstavlor.

**Mom. 3. Station**, som mottagit underrättelse enligt mom. 2, skall ombestyras vederbörlig underrättelse dels till tillsyningsman och förare vid vagnuttagning och dels (om möjligt genom ordergivningsstationerna) till förare och tågbefälhavare å av förhållandet berört tåg.

Anses hastighetsnedsättning komma att erfordras längre tid än en vecka eller anses hastighetsnedsättning kunna föranleda tåggrubbingar, skall den station, som först erhåller underrättelse om förhållandet, härom underätta tågledaren, som, om så erfordras, äger ordna delgivningen på annat betryggande sätt än ovan sagts.

**Mom. 4.** När spåret åter är i fullgott skick och varsamhetssignalerna indragits, förfäres i tillämpliga delar på sätt i § 27, mom. 6 är föreskrivet.

## § 29.

**Mom. 1.** Vagnuttagning ävensom arbete av *Bandisposition.* klass A, undantagandes utbyte av enstaka räl, får ej företagas förrän tågledaren medgivit bandisposition för viss angiven tid av berörd bansträcka. II: 1

Framställning härom skall, såvitt ej trafikinspektören för vissa fall annorlunda bestämt, ingivas av tågklareren (stationsvakten) vid endera av de stationer, som begränsa den avsedda dispositionssträckan (gränsstationerna) och angiva för vilkens räkning dispositionen begäres, den plats, där arbetet skall försiggå resp. varifrån fordon skall utföras, var fordon skall lossas eller lastas, varifrån fordon skall

189/30

avhämtas och vart fordon skall införas samt sättet för fordons förflyttande ävensom eventuellt det spår, som skall ställas till förfogande. Ställe å linjen angives med hänsyn till dess läge i förhållande till kilometerpåle eller på annat tydligt sätt.

*Ann. 1.* Även framställningar om bandisposition för annan avdelnings räkning än trafikavdelningen skola sålunda förmedlas av tågklarareren (stationsvakten) vid endera av gränsstationerna.

E | *Ann. 2* När vid framställning om bandisposition såväl banmästares som ledningsmästares\* verksamhet därvid beröres, skall detta angivas.

*Mom. 2.* Tågledarens tillstånd behöver endast innehålla ett meddelande, att bandispositionen ifråga får ske.

*Mom. 3.* Sedan tågklarareren (stationsvakten) erhållit sådant tillstånd, skall han om dispositionen underrätta de övriga stationer, som beröras av densamma, däri inbegripna de stationer, som hava att utväxla hinderanmälan i anledning av dispositionen, ävensom E | banmästare och underrättelsestation samt i förekommande fall ledningsmästaren.

*Mom. 4.* Gränsstationerna skola vara bevakade för det tåg, som närmast före dispositionen skall framgå å den disponerade sträckan, ävensom vid tidpunkten för dispositionens upphörande.

*Ann. 1.* Ang. tågledares skyldighet underrätta när bevakning skall inträda vid obebakad driftplats, se § 88, mom. 2.

Innan bandisposition vidtager, skall arbetsledaren (se § 30, mom. 1) resp. tillsyningsmannen (se § 32, mom. 1) av tågklarareren (sta-

E | \* Med ledningsmästare avses här liksom framdeles föreståndare för omformare- eller transformatorstation med tillhörande ledningssträcka.

För vagnuttagni<sup>ng</sup> ävensom för arbete av klass A, undantagandes utbyte av enstaka räl, erfordras av tågledaren medgiven bandisposition. Enklare kilningsarbeten, för vilka ej erfordras bandisposition enligt gamla upplagan, skola nu behandlas såsom arbeten i allmänhet. Bandisposition erfordras, om arbetet kan medföra hinder för tågs framförande d. v. s. om arbetet är av klass A. Den, som önskar dispositionen, har att göra framställning därom hos tågklareraren (stationsvakten) vid endera av de stationer, som skola begränsa den avsedda dispositionssträckan (gränsstationerna). Sedan erforderliga anteckningar gjorts, intelefonerar stationen (tågklareraren eller annan av honom anmodad tjänsteman), framställningen till tågledaren. Om denna kan beviljas, gör tågledaren anteckning därom och lämnar i telefon medgivande till att bandispositionen får äga rum, vilket enklast sker genom ett "Var så god". Kvitto erfordras ej. Därmed har tågledaren gjort sitt och tågklareraren (stationsvakten) har att ombestyras det övriga. Denna skall sålunda underrätta övriga berörda stationer; banmästaren, i förekommande fall ledningsmästaren ävensom underrättelsestationen.

Gränsstationerna behöva nu ej hava tåganmälningskyldighet vare sig för tågen närmast före eller efter dispositionen. Det är tillräckligt, att de äro bevakade för det tåg som närmast före dispositionen skall framgå över den disponerade sträckan samt vid tidpunkten för dispositionens upphörande. Hinderanmälan, vilken ju skall utväxlas mellan tåganmälningsstationer, kan sålunda komma att utväxlas mellan stationer, som ej äro gränsstationer. Med anledning härav har föreskrivits att de å ömse sidor om dispositionssträckan närmast belägna stationerna, som hava tåganmälningskyldighet

för det första efter dispositionen framgående tåget, skola underrättas såväl om att disposition beviljats som även om tidpunkten då den vidtagit. Underrättelse att bandisposition beviljats, skall givas av den gränstation, till vilken tågledaren lämnat medgivandet, och meddelandet att dispositionen vidtagit av den gränstation, som till arbetsledaren resp. tillsyningsmannen lämnat beked att dispositionssträckan är fri; dock att sistnämnda meddelande vid vagnavkoppling från tåg skall ombestyras av den grän-

station till vilken tåget efter avkopplingen inkommit.

Det har särskilt angivits, att arbetsledare eller tillsyningsman tillika kan tjänstgöra såsom stationsvakt å endera av gränstationerna. Han kan givetvis ej tjänstgöra såsom stationsvakt å båda gränstationerna, men finnas flera arbetsledare kunna de tjänstgöra å var sin gränstation.

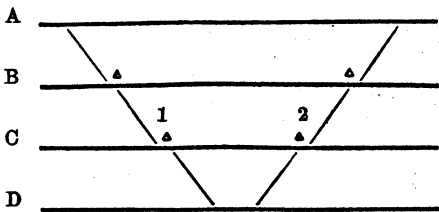
När bandisposition vidtagit, skola av gränstationerna stoppsignaler, bestående av två knalldosor, en på vardera rälssträngen, utläggas på ungefär 20 meters avstånd från varandra, varjämte vid dagsljus röd bansignaltavla och i mörker bansignallykta med rött sken skola uppsättas vid sidan av spåret med stoppsignalen vänd från den disponerade sträckan. Stoppsignalerna placeras vid det disponerade spårets yttersta växel eller längre ut, om växlingsrörelser så påfordra. Å stationer, där trafikinspektören med hänsyn till bangårds- och tågförhållandena så finner lämpligt, få signalerna i stället placeras mitt för stationshuset i och vid huvudtågväg. Signalerna indragas, när linjen anmälts klar; vid vagnuttagnin g å ligger det tillsyningsmannen att ombesörja signalernas indragande, innan vagnarna införas.



Hinderanmälan skall utväxlas, så snart dispositionen vidtagit; dock att vid vagn-avkoppling från tåg "0 in" skall hava anmälts, innan hinderanmälan utväxlas, enär det vore oegentligt att anmäla hinder, medan ett tåg befinner sig ute å tåganmälningssträckan. När bandisposition överhuvud taget skall vidtaga efter ett tåg, skall hinderanmälan av ovan angivna skäl icke avlätas, förrän tåget lämnat tåganmälningssträckan.

Om medgiven bandisposition icke kommer till utförande skall underrättelse härom lämnas till tågledaren samt övriga berörda tjänsteställen.

Till belysande av bestämmelserna angående bandisposition må följande exempel anföras:



A, B, C och D äro stationer å den enkel-spåriga linjen A—D. B och C äro befriade från tåganmälningskyldighet för tågen 1 och 2, men bevakade för bägge tågen. På banmästarens hos stationsvakten i B framställda begäran har tågledaren medgivit, att ba. får för arbete av klass A disponera linjen B—C mellan tågen 1 och 2; linjen anmäles klar till C 10 min. före tåg 2:s avgång från D.

digheten att erlägga avgifter för den i § föreskrivna maximitiden, men om på grund av befrielsen den faktiska avgiftstiden blir kortare än eljest skolat bliva fallet, inverkar detta icke reducerande på pensionsrätten.

För delägare, som är anställd vid järnvägen, ävensom för pensionsberättigad, som avses i § 8 mom. 2 c), gäller enligt § 10 förslaget i huvudsak nuvarande bestämmelser rörande sättet för avgifters inbetalande. Emellertid har kommittén icke funnit anledning bibehålla föreskriften i § 5 mom. 1 a) i det gällande reglementet, att avgift må utaf föregående dom eller utslag utmätas.

Paragraf 12 innebär en skärpning av skyldigheten att fullgöra stadgad avgiftsbetalning. För närvarande saknar reglementets föreskrifter för det fall, att delägare vid sin död häftar i skuld till kassan för oguldna avgifter. Dessa avgifter böra givetvis icke fränhändas kassan. Även om avsaknad av en dylik bestämmelse icke innebär, att kassan icke äger rätt utfå fordringen hos stärbhuset, har kommittén likväl ansett saken lättast ordnad på i förevarande paragraf förslaget sätt, varigenom kassans rätt tillika omedelbart göres gällande.”

I fråga om rätten till pension efter avlidna delägare innebär förslaget avsevärda utvidgningar. Pensionsrätt avses sålunda tillkomma icke blott ”äkta barn” enligt nu gällande reglementes terminologi, utan även adoptivbarn, trolovningsbarn, samt anna utomäktenskapligt barn, för vilket delägaren enligt lag varit underhållsskyldig. Även sammanboende utan äktenskap, föreslås

tionsvakten) å endera av gränsstationerna hava erhållit besked, att dispositionssträckan är fri.

Tågklararen (stationsvakten) ifråga skall ombestyras, att den andra gränsstationen och, om gränsstationerna icke äro tåganmälningstationer, de båda å ömse sidor om dispositionssträckan närmast belägna stationer, som hava tåganmälningsskyldighet för det första efter dispositionen framgående tåget, under rättas om att bandispositionen vidtagit. Dessa tåganmälningstationer skola utväxla hinderanmälan.

*Ann. 2.* Vid avkoppling från tåg skall underrättelse enligt förestående ombestyras av den gränsstation, till vilken tåget efter avkopplingen inkommit.

*Ann. 3.* Hinder möter icke att arbetsledare eller tillsyningsman tillika tjänstgör såsom stationsvakt å endera av gränsstationerna.

*Ann. 4.* För att underlätta expeditjonsarbetet vid ofta förekommande bandispositioner, må sådan fördes med nummer och fullt tydlig beteckning (t. ex. bandisposition nr 19 N—Sb mellan tågen 01 och 02), som skall delgivas vederbörande, helst intaget i tidtabellsboken.

Då framställning göres om anordnande av sådan disposition, behöva endast nummer och beteckning angivas.

*Mom. 5.* Så snart bandisposition vidtagit, skall av gränsstationerna stoppsignal, bestående av två knalldosor, en på vardera rälssträngen på ungefär 20 meters avstånd från varandra, samt röd bansignaltavla eller röd bansignallykta, anordnas till skydd för den disponerade sträckan. Stoppsignalerna skola placeras vid stationens yttersta växel mot den disponerade sträckan eller längre ut om växlingsrörelser så påfordra; dock må de placeras mitt för stationshuset i huvudtågväg å de stationer, där efter trafikinspektörens beprövande bangårds- och tågförhållandena så med-

giva. Av dispositionssträckans gränstationer utsatta stoppsignaler skola indragas, när underrättelse erhålles att linjen är klar; vid vagnuttagning skola de dock av tillsyningsmännen avlägsnas vid vagnarnas införande.

*Mom. 6.* Bandisposition får icke utsträckas längre tid, än att sträckan är klar och anmälan härom jämlikt § 30, mom. 5 och § 32, mom. 7 avlåtits minst 10 minuter före den tidpunkt, då tåg skall utgå å berörd tåganmälningssträcka.

*Mom. 7.* Därest medgiven bandisposition icke kommer till utförande, skall tågledaren och övriga berörda tjänsteställen härom underrättas.

189/20

## § 30.

*Mom. 1.* Vid arbete av klass A eller B skall E| banmästaren resp. ledningsmästaren beordra lämplig tjänstehavare att vara arbetsledare och därjämte underrätta gränstationerna om arbetsledarens namn. Arbetsledaren skall vara närvarande å arbetsplatsen under arbetets gång samt ansvara för signalering och övriga säkerhetsåtgärder.

*Mom. 2.* Vid arbete av klass B skall E| banmästaren resp. ledningsmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underrätta de å ömse sidor om arbetsplatsen närmast belägna stationerna om arbetet, de utsatta varsamhetssignalernas belägenhet, den hastighet, med vilken arbetssträckan under tiden får befaras, och om den ungefärliga tid, varunder hastighetsnedsättning kan komma att erfordras.

Endera av nämnda stationer skall efter över-

På förhand  
planerade  
underhålls-  
eller bygg-  
nadsarbeten  
å linjen.

B här skyldighet att underrätta C, A, D och underrättelsestationen samt banmästaren och i förekommande fall ledningsmästaren. Dispositionen får börja, när tåg 1 inkommit till C. Arbetsledaren erhåller underrättelse härom av stationsvakten i C, vilken underrättar A och D om att dispositionen vidtagit. Stoppsignaler utsätts i B och C. Hinderanmälan avlätes mellan A och D, när D "1 in" anmäls av D. Tåg 2 får ej avsändas från D förrän linjen anmäls klar och hinderanmälan återkallats.

Å vissa sektioner har praktiserats, att banmästaren direkt till tågledaren ingivit framställning om bandisposition. Detta förfaringssätt kan efter trafikinspektörens bestämmande få användas även enligt den nya upplagan. Det blir då tågledaren, som har att underrätta endera av gränstationerna om dispositionen. Hinder torde ej möta att tågledaren i vissa fall ombestyr underrättelse till övriga berörda tjänsteställen, men skall detta särskilt angivas, så att tveksamhet om ordergivningsskyldighet ej må uppstå. Om framställningen inkommer till tågledaren i så god tid att ordern lämpligen kan utfärdas skriftligen och mångfaldigas, torde vara lämpligt att ordern ställes till alla berörda tjänsteställen och delgivningen sålunda ombesörjes av tågledaren.

Om bandisposition föranleder enkelspårsdrift å dubbelspår, böra särskilda order utfärdas, en angående bandispositionen och (Beträffande bestämmelserna i § 21 om användning av telefon bör bemärkas, att nedskrivning och anteckning undantagslöst skall ske jämväl ifråga om order om ändrad tågföljd. Verkställighetsorder är givetvis en order om ändrad tågföljd. Ehuruval "låt"-order och "förlägg"-order i egentlig mening, ej äro order av dylikt slag, böra de dock hänföras dit och följaktligen nedskrivning och anteckning alltid ske.)

4  
Här torde det vara så att  
ordern i linjen som kan  
med ena händerna ges till  
från annan sida på ett så  
bättre sätt.

B  
och för det som  
B  
och för det som  
med ena händerna  
av den för banströcker  
till den andra sidan.

enskommelse sinsemellan underrätta tågledaren och vederbörliga ordergivningsstationer, vilka skola ombestyras, att tågbefälhavare och förare å tåg, tillsyningsman och förare vid vagnuttagningsstationer, som beröras därav, underrättas enligt bestämmelserna i § 28, mom. 3.

*Mom. 3.* Då kontaktledning å linjen måste göras spänningslös, skall tågledaren efter framställning av ledningsmästaren hava lämnat medgivande därtill och den av ledningsmästaren tillsatte arbetsledaren hos vederbörande tågklarerare förvissat sig om att ifrågasvarande bansträcka är fri beträffande vagnuttagningsstationer eller tåg, som bestå av eller framföras av fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge. Då ledningsmästaren hos tågledaren begär rätt att göra kontaktledningen spänningslös, skall han för tågledaren angiva den tillsatte arbetsledarens titel och namn. E

De stationer, som begränsa den bansträcka, å vilken kontaktledningen skall göras spänningslös, och i förekommande fall mellanliggande stationer, där elektrolok finnes, skola av tågledaren erhålla meddelande om arbetsledarens namn, om den tid kontaktledningen kommer att vara spänningslös och beträffande dubbelspår, om vilketdera spåret (eventuellt båda spåren) urkopplingen gäller.

Ovannämnda stationer skola ansvara för att lok med strömavtagare i uppfällt läge icke utsläppes å den strömlösa bansträckan. Förare skall varskos om att loket befinner sig å sådan station.

När arbetet slutförts, skall arbetsledaren tillse, att de för arbetet urkopplade ledningarna åter inkopplas, varefter han skall för-

vissa sig om att ledningarna äro spänningsförande. Därefter underrättar arbetsledaren först en av gränsstationerna samt därpå tillhörande omformarestation, att hindret för lok med strömavtagare i uppfällt läge undanröjts och att linjen åter är klar. Nämnda gränsstation skall underrätta den andra gränsstationen samt eventuellt mellanliggande stationer, att linjen åter är klar för elektriska tåg.

Av tågledaren lämnat medgivande att kontaktledningen å viss bansträcka får hållas spänningslös under viss tid, innebär icke förbud för arbetsledaren att under nämnda tid sätta ledningen under spänning för provning eller dylikt.

*Ann. 1.* Skall vid bandisposition viss ledningssträcka göras spänningslös, göres framställningen härom — efter samråd med ledningsmästaren — av den tågklarare (stationsvakt), som begär bandispositionen. Denne skall då underrätta berörda tjänsteställen. (Jfr § 29, mom. 3.)

*Mom. 4.* Arbetsplats, där utbyte av enstaka räl utföres utan bandisposition, skall skyddas av stoppsignaler, anordnade enligt bestämmelserna i § 27, mom. 1, 3 och 4. Bevakning erfordras ej.

Arbetsplats, där arbete av klass B pågår, skall skyddas av varsamhetssignaler, anordnade enligt bestämmelserna i § 28, mom. 2.

*Mom. 5.* När stoppsignaler, utsatta vid gränsstationerna jämlikt § 29, mom. 5, eller varsamhetssignaler skola indragas och när indragna stoppsignaler skola ersättas med varsamhetssignaler, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen nedskrivet och undertecknat meddelande härom underrätta en-

800

4 kvadrant

350

Underhålls- och byggnadsarbetena indelas i den nya upplagan endast i två klasser, klass A och klass B. Arbetet av klass C har såsom ur säkerhetssynpunkt oväsentligt utgått.

Vid arbete av klass B skall till de båda å ömse sidor om arbetsplatsen närmast belägna stationerna lämnas underrättelse om de utsatta *varsamhetssignalernas* belägenhet. Endera av dessa stationer skall efter överenskommelse sinsemellan underrätta tågledaren och vederbörliga ordergivningsstationer, vilka sistnämnda skola ombestyras ordergivning till tågpersonal och tillsyningsman och förare vid vagnuttagning.

När kontaktledning å linjen måste göras spänningslös, skulle enligt gamla upplagan de stationer, som begränsade den strömlösa sträckan, ansvara för att elektrolok med strömavtagare i uppfällt läge icke utsläpptes å bansträckan. Enligt nya upplagan skall detta ansvar åvila ej blott dessa gränsstationer utan även mellanliggande station, där elektrolok finnes, samt förare å elektrolok, som befinner sig å dylik mellanstation eller å gränsstationerna. Härmed har åsyftats att erhålla den s. k. dubbla säkerheten.

Om vid arbete av klass A eller vagnuttagning (exempelvis lastning eller lossning av vagnar å linjen i farlig närhet av kontaktledning) viss ledningssträcka måste göras spänningslös, skall den tågklarare (stationsvakt), som begär bandispositionen — efter samråd med ledningsmästaren — göra framställning härom hos tågledaren. Berörda tjänsteställen underrättas av tågklararen (stationsvakten).



Vid arbete av klass A, som består i utbyte av enstaka räil och som sker utan bandisposition, skall stoppsignalering anordnas å linjen på ömse sidor om arbetsplatsen, jämlikt bestämmelserna i § 27. Bevakning erfordras ej. Anmälan om arbetet behöver icke göras till angränsande stationer. Hinderanmälan utväxlas ej.

### § 31.

Bestämmelse har införts, att om vid arbete å station tåg måste framföras med minskad hastighet, varsamhetssignaler skola uppsättas, om tågklareren så anser erforderligt.

dera av de båda närmaste stationerna å ömse sidor om arbetsplatsen, vilken station då skall ombestyra hinderanmäslans återkallande.

Då tågledaren erhållit besked om varsamhetssignalernas utsättande (jfr mom. 2), skall han jämväl underrättas om deras indragning.

*Mom. 6.* Då vid bandisposition två eller flera arbetsföretag med olika arbetsledare förekomma å samma dispositionssträcka, skall, om samtliga företag beröra antingen banmästarens eller ledningsmästarens verksamhet, | E den av dessa tjänstemän, som det vederbör, beordra en av dessa arbetsledare att beträffande samtliga ifrågavarande arbetsföretag ensam avläta anmälan enligt föregående mom., varjämte vederbörande stationer ävensom övriga arbetsledare underrättas om namnet å den sålunda utsedde. Denne, som är ansvarig för bandispositionen i dess helhet, skall, innan underrättelse enligt mom. 5 lämnas till station, hava förskaffat sig visshet därom, att allt är klart för meddelandets lämnande.

Förekomma arbetsföretag, som beröra både banmästarens och ledningsmästarens verksamhet, skall förfaras på enahanda sätt med det undantag, att den arbetsledare, som skall svara för bandispositionen i dess helhet, skall | E utses av banmästaren och ledningsmästaren i samråd. I sådant fall skola samtliga dispositionsorder delgivas sistnämnda båda tjänstemän.

### § 31.

Upptäckes, att genomfartstågväg å obevakad station är i olag, så att tåg ej får framgå eller måste framföras med minskad hastighet,

*Spår å station i olag eller arbete å station.*

skola vederbörande infartssignaler återställas till stopp och tågklarare (stationsvakt) tillkallas.

Är spår inom stations område obrukbart eller pågår reparationsarbete å vagn eller dylikt, så att tåg- eller växlingsrörelser ej kunna äga rum å spåret, skall detta avstängas med stoppsignaler, om tågklararen anser det erforderligt med hänsyn till säkerheten. Härtill användas bansignaltavlor resp. bansignallyktor, placerade på sätt tågklararen föreskrivit. Kan tåg endast framgå med minskad hastighet, skola varsamhetssignaler anordnas, om tågklararen så anser erforderligt.

Arbete å station, som kan hindra tåg- eller växlingsrörelse, får icke företagas utan stationsföreståndarens medgivande.

## § 32.

Vagn-  
uttagning.

*Mom. 1.* Vid vagnuttagning skall viss tjänsteman beordras att vara tillsyningsman. Honom åligger:

att föra befälet vid vagnuttagningen, och ansvara för signalering och övriga säkerhetsåtgärder,

att av tågklararen (stationsvakten) vid endera av dispositionssträckans gränstationer inhämta besked, att hinder för uttagningen ej möter,

att förvissa sig om att tillräckligt antal bromsar användas, och att dessa såväl vid utsom införandet äro brukbara, (då vagnar skola avkopplas från tåg eller införas från linjen med tåg skall detta dock åligger tågchefen),

att medföra signalhorn, röd och grön sig-

## § 32.

Tillsyningsmannen åligger bland annat att tillse, att fordon, som skola utföras å linjen, äro försedda med tillräckligt antal bromsar, och att dessa såväl vid in- som utförandet äro i brukbart skick. När fordonen skola ut- eller införas med tåg, åligger detta dock tåg-befälhavaren. Å vissa linjer få vagnar införas genom tillkoppling framför tåg. Bestämmelser härom utfärdas av styrelsen.

Då ensamt lok skall utföras å linjen under form av bandisposition, skall tåg-klareren (stationsvakten) giva erforderlig växlingsignal om särskild tillsyningsman ej medföljer.

Den största hastighet varmed vagnar vid vagnuttagnings få framföras å linjen är 40 km./tim. Framföras de med handkraft, får hastigheten ej vara större, än att mänskapet säkert kan hava vagnarna i sin hand. I sistnämnda fall skola vagnarna vara utrustade med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med 55 km:s hastighet. Framföras vagnarna av lok, skola de vara försedda med bromskraft för tåg med 40 km:s hastighet. Överstiger vagnvikten ej 60 km., erfordras sålunda ej annan bromskraft än lokets, varvid dock givetvis tillgänglig genomgående broms skall komma till användning (§ 40, mom. 5).

Då å linjen uttagen vagn hålles stilla, skall den säkert bromsas med skruvbroms och dessutom fastlåsas eller förstängas.

Enligt bestämmelserna i gamla upplagan ålåg det tillsyningsmannen att, när vagn skulle avhämtas av lok, alltid ombestyras att varsamhetssignal visades mot loket från sådan plats, att signalen kunde av föraren iakttagas på 350 meters avstånd från vagn. Dylik signal eller signalen "sakta" skall enligt nya upplagan visas endast i det fall, att vagnen eller därå placerad lykta ej kan av föraren iakttagas på ett avstånd av 350 m.

nalflagga eller handsignallykta, ävensom i förekommande fall signallykta (jfr § 19).

Ensamlok, som under bandisposition utföres å linjen, behöver icke åtföljas av särskild tillsyningsman, utan föraren är att betrakta som tillsyningsman. Sådant lok får icke utgå å linjen, förrän tågklararen (stationsvakten) givit erforderlig växlingssignal.

Tillsyningsmannen behöver icke vara tillstädes under den tid vagn hålles stilla å linjen, om vagnens ena hjulpar är fastlåst vid rälen medelst av distriktschefen godkänd anordning och nyckeln till låsanordningen förvaras av en statens järnvägars tjänsteman (äro vagnarna till antalet flera än två, behöva endast de båda yttersta låsas).

*Mom. 2.* När fordon skola ut- eller införas med lok eller avkopplas från tåg, skall skriftlig bandispositionsorder överlämnas till föraren resp. tågbefälhavaren och föraren. Avkoppling från tåg får ej ske, under det tåget är i rörelse.

Tillsyningsman skall alltid erhålla skriftlig bandispositionsorder.

*Mom. 3.* När vagnar skola framföras på annat sätt än med lok, skola desamma vara försedda med den bromskraft, som å dispositionssträckan är föreskriven för tåg med en hastighet av 55 km/tim. Hastigheten vid framförandet får icke vara större, än att manskapet säkert kan hava vagnarna i sin hand, dock aldrig överstiga 40 km/tim.

*Mom. 4.* När vagnar skola framföras med lok, leder tillsyningsmannen rörelsen medelst växlingssignaler. Hastigheten får i dylikt fall uppgå till högst 40 km/tim och skola vagnarna

vara utrustade med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med nämnda hastighet.

*Anm. 1.* För vagnuttagning gäller icke signal från huvudsignal eller från densamma ersättande signalredskap.

*Mom. 5.* Vagnar, som samtidigt framföras å linjen, skola vara sammankopplade. Under det å linjen uttagna vagnar, som framföras på annat sätt än med dragande lok, äro i gång, skall en signalgivare hava sin plats å främsta eller någon av de främsta vagnarna med obehindrad utsikt framåt för att hålla utkik och giva signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen »tåg kommer».

Före ankomsten till vägövergång, som skall vara bevakad, skall signalen »tåg kommer» givas med lokets vissla resp. med signalhornet. Kan icke med säkerhet iakttagas, att vägövergång är spärrad, skola vagnarna stoppas, tills visshet vunnits, att hinder för vidare färd icke finnes. Samma försiktighet skall iakttagas vid rörelse å högerspår framför obevakad vägövergång med automatisk signalanordning, vilken icke fungerar vid sådan rörelse.

Då å linjen uttagen vagn hålles stilla, skall den säkert bromsas och dessutom fastlåsas eller förstängas.

*Mom. 6.* Då uttagen vagn skall avhämtas av lok, skall, om vagnen eller därå placerad lykta icke kan av föraren iakttagas på ett avstånd av minst 350 meter, tillsyningsmannen hava ombestyrkt, att varsamhetssignal eller signalen »sakta» visas mot loket från sådan plats, att signalen kan av föraren iakttagas på nämnda avstånd från vagnen.

*Mom. 7.* Uttagna fordon skola vara införda till bestämd driftplats och skriftlig anmälan, att linjen är klar, av tillsyningsmannen vara inom den för dispositionen bestämda tiden gjord till tågklararen, stations- eller platsvakten, om driftplatsen är bevakad.

Möter hinder för fordonens införande till bestämd driftplats, skola de införas till annan driftplats och nämnda anmälan inom bestämd tid lämnas till tågklararen, stations- eller platsvakten därstädes.

Hava fordonen införts till annan driftplats än tåganmälningsstation, skall stations- eller platsvakten därstädes, om driftplatsen är bevakad, eller, i annat fall, tillsyningsmannen, sedan han förvissat sig om att de uttagna vagnarna och eventuellt använt lok införts innanför skyddsväxel eller spårspärr och att banan är klar för tågs framförande, skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen nedskrivet och undertecknat meddelande härom underrätta endera av gränsstationerna för dispositionssträckan. Sedan denna anmälan avlåtits och dispositionen sålunda är avslutad, ansvarar stations- eller platsvakten resp. tillsyningsmannen för att fordon ej obehörigen utföres å huvudspåret.

Hava fordon införts till annan än bestämd driftplats, skall tågklararen, stations- eller platsvakten, om driftplatsen är bevakad, eller i annat fall tillsyningsmannen dessutom omedelbart därom underrätta såväl den bestämda driftplatsen som tågledaren.

*Mom. 8.* Omedelbart innan fordon införes å driftplats skall tillsyningsmannen, om icke från platsens personal klartsignal visas, förvissa sig om att hinder för införandet ej finnes.



## § 33.

Användning  
av små-  
fordon och  
tralla.

189/30

*Mom. 1.* Småfordon och tralla må av där- till berättigad tjänsteman utan särskilt tillstånd uttagas å linjen men skall vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst. Tjänsteman, som uttager dylikt fordon och icke äger kännedom om tågläget m. m. är skyldig att, så fort sig göra låter, genom vederbörlig underrättelsestation eller närmaste tåganmälningsstation förskaffa sig kännedom härom samt ifråga om småfordon med motor, anmäla färden till underrättelsestationen och därvid uppgiva sitt namn samt fordonets beteckning.

Fordon med motor skall vara försett med bromsanordning samt med horn, pipa eller sirén (se dessutom § 19).

*Mom. 2.* Å linjen uttagen tralla skall skyddas av stoppsignaler, anordnade på sätt i § 27, mom. 1, 3 och 4 är utsagt, varvid dock bansignaltavlor (bansignallyktor) alltid skola uppsättas redan då knalldosorna utläggas.

Under det tralla är i rörelse å linjen, skall signalkarl, visande stoppsignal, färdas såväl före som efter trallan på ett avstånd av minst 700 meter från denna.

Signalering enligt förestående föreskrifter behöver dock icke ske, om de närmaste stationerna å ömse sidor erhållit medgivande att utsätta stoppsignaler mitt för stationshuset jämlikt § 29, mom. 5, och den, som uttager trallan, gjort framställning om dylik signalering hos tågklareren (stationsvakten) å endera av dessa stationer. Denne skall då ombestyras, att hinderanmälan blir utväxlad och anmoda den andra stationen att utsätta stopp-

Bestämmelserna ang. användning av småfordon, motordressin och tralla hava i den nya upplagan uppdelats på två paragrafer, 33 och 34. I § 33 hava sammanförts föreskrifterna om småfordon och tralla och i § 34 bestämmelserna om motordressin.

Tjänsteman, som uttager små fordon

eller tralla å linjen och ej har kännedom om tågäget m. m., är skyldig att så fort sig göra låter förskaffa sig kännedom härom av underrättelsestationen eller närmaste tåganmälningsstation. Det är av vikt, att detta, såvitt möjligt, sker före uttagandet å linjen. Är småfordon försett med motor, skall anmälan ske till underrättelsestationen, varvid föraren skall uppgiva sitt namn och fordonets beteckning för att underrättelsestationen må kunna särskilja det från andra motorfordon.

Vid uttagning å linjen av tralla kan skyddssignalering anordnas på två olika sätt. Den kan anordnas ute å linjen på ömse sidor om trallan, varvid knalldosor och bansignaltavlor skola anbringas på 800 meters avstånd från den plats, där trallan befinner sig i enlighet med bestämmelserna i § 27, och om trallan är i rörelse en signalkarl visande stoppsignal färdas så väl före som efter trallan på ett avstånd av minst 700 m. från denna. Detta signaleringssätt bör komma till användning, när man vill arbeta så länge som möjligt före tågs ankomst. Som denna signalering både är tidsödande och personalkrävande har bestämts, att skyddssignalering kan på begäran av den, som uttager trallan, anordnas såsom vid bandisposition, d. v. s. att stoppsignaler utsättas vid angränsande stationer. Enär uttagning av tralla är en — särskilt sommartid — mycket vanlig företeelse, kommer skyddssignale-

*Handwritten notes:*  
 Svar på...  
 Handwritten text, possibly a signature or name, followed by several lines of illegible cursive script.

*Handwritten notes:*  
 Handwritten text, possibly a signature or name, followed by several lines of illegible cursive script.

*Handwritten notes:*  
 Handwritten text, possibly a signature or name, followed by several lines of illegible cursive script.

*Handwritten notes:*  
 Handwritten text, possibly a signature or name, followed by several lines of illegible cursive script.

bring i dessa fall att avsevärt öka arbetet för stationspersonalen. För den skull har föreskrivits att dylik signalering för tralla skall såsom regel endast få ske vid de stationer, där efter trafikinspektörens medgivande stoppsignalerna vid bändisposition få utsättas mittför stationshuset. Trafikinspektören kan dock på framställning av baningenjören bestämma, att skyddssignalerna för tralla vid angränsande stationer jämväl skall få ske, när stoppsignalerna skola utsättas vid stationens yttersta växel. När skyddssignalering sålunda kan få ske på två helt olika sätt, är det av största vikt, att missförstånd beträffande signaleringen icke uppstår, så att den ene litar på den andre. Det har därför, såsom förut framhållits, tydligt utsagts, att signalering vid stationerna endast skall ske på framställning av den, som uttager trallan. Den tågklarerare (stationsvakt), hos vilken begäran framställts, skall även ombestyras att hinderanmälan blir utväxlad och åligger det denne att anmoda den andra stationen att utsätta stoppsignaler, vilka indragas vid hinderanmälan återkallande. Underrättelsestationen skall underrättas av den, som uttager trallan, om skyddssignalering anordnas å linjen och av tågklareraren (stationsvakt) om signaleringen anordnas vid stationerna.

I detta sammanhang må framhållas, att styrelsen vid utfärdandet av bestämmelserna om stoppsignalering å stationerna vid bändisposition betonat, att ett intimt samarbete skall äga rum mellan de olika avdelningarna beträffande stoppsignalernas utsättande och indragande. I vagnuttagningsparagrafen har uttryckligen föreskrivits, att tillsyningsmannen skall avlägsna stoppsignalerna vid vagnarnas införande. Detsamma torde böra gälla vid uttagning av tralla.

signaler. Stoppsignalerna indragas, när hinderanmälan återkallas.

*Anm. 1.* På framställning från baningenjören må trafikinspektören kunna bestämma, att även andra stationer skola vid uttagning av tralla utsätta stoppsignaler (i detta fall alltså vid stationsgränsen).

När tralla uttages å och införes från linjen skall meddelande härom lämnas till underrättelsestationen. Detta skall ombestyras av den, som uttager trallan, om signalering anordnas enligt § 27 och av tågklarararen (stationsvakten) om signalering anordnas enligt § 29.

*Mom. 3.* Småfordon eller tralla får icke utan tågklarararens (stations- eller platsvaktens) medgivande uppställas i eller i farlig närhet av tågspår. När sådant fordon icke användes och är lämnat utan tillsyn, skall det vara uppställt på hinderfritt avstånd från spår eller å ett av trafik oberört spår samt vara fastlåst eller på annat sätt tryggt.

*Mom. 4.* Småfordon eller tralla får icke vidfästas tåg, för att av detta framföras.

### § 34.

*Mom. 1.* Större motordressin skall vara försedd med kraftigt verkande bromsinrättning samt signalredskap, bestående av horn, pipa eller sirén samt vid färd å linjen 2 röda signalflaggor, handsignallykta och 8 knalldosor (se dessutom § 19).

Användning  
av motor-  
dressin.

*Mom. 2.* När större motordressin skall utföras å linjen, skall den skötas av en motorförare, som skall ansvara för färdens föreskriftsenliga utförande och dressinens vård.

*Mom. 3.* Under färd med större motordressin skall motorföraren, oavsett om dressinen

framföres såsom tåg eller ej, hålla noggrann utkik och aktgiva på signaler, som möjligen givas från linjen eller station och före ankomsten till vägövergång eller kurva eller andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, giva signalen »tåg kommer» och minska hastigheten så, att dressinen vid behov omedelbart kan stanna.

*Mom. 4.* Avståndet mellan tåg och efterföljande motordressin eller två icke sammankopplade motordressiner, som samtidigt föras i samma riktning å samma spår, får ej understiga 200 meter.

*Mom. 5.* När större motordressin skall framföras å linjen utan att gå såsom tåg, får detta icke ske på sådant sätt, att tåg- och växlingsrörelser eller vagnuttagning därigenom hindras eller säkerheten därvid genom dressinen eller för dressinen äventyras.

Om färden avsiktligt ordnas, så att dressinen skall vid något tillfälle avlägsnas från spår, åligger det motorföraren ombestyrda, att erforderligt antal man finnes tillgängligt för ändamålet.

*Mom. 6.* Omedelbart innan större motordressin, som icke går såsom tåg, utföres å underrättelsesträcka, skall motorföraren personligen från vederbörande underrättelsestation införskaffa besked, att hinder för den ifrågasatta färden å underrättelsesträckan icke förefinnes. Därvid skall motorföraren med angivande av titel och namn samt dressinens beteckning uppgiva den tidpunkt, då dressinen beräknas kunna lämna underrättelsesträckan eller vara avställd på i § 33, mom. 3 angivet sätt, samt lämna uppgift om längre uppehåll. Bör sär-

Småfordon eller tralla får ej utan tågklarerarens (stations- eller platsvaktens) medgivande uppställas i eller i farlig närhet av tågspår.

Om — såsom ofta är fallet — tralla framdrages av motordressin, torde bestämmelserna i denna paragraf bliva tillämpliga.

### § 34.

I paragrafen har nu uttryckligen föreskrivits att motorföraren har skyldighet att själv från vederbörlig underrättelsestation införskaffa besked, att hinder för den ifrågasatta färden å underrättelsesträckan icke förefinnes. Denna upplysning behöver ej nödvändigtvis lämnas av tågklareraren (stationsvakten) personligen utan kan lika väl lämnas av expeditionspersonalen å underrättelsestationen. Medgivande att framföra motordressin å underrättelsesträckan innebär ej, att det är klart för genomfart å stationerna. Visserligen är det i § 54 föreskrivet, att växlar i huvudtågväg å station skola i regel ligga i normalläge, men tåg- eller växlingsrörelser kunna pågå, som erfordra att växlarna ligga i omlagt läge. Motorföraren har sålunda att själv tillse, att växlarna intaga rätta lägen, innan dressinen framföres över stationsområdet. Om växlar av motorföraren behöva omläggas, åligger det honom att återlägga växlarna i ursprungliga läget.

Om motorföraren ej kan komma i förbindelse med underrättelsestationen, emedan denna är obevakad, har han att hänvända sig till närmaste tåganmälningsstation samt att framföra dressinen med särskild försiktighet, enär stationen ifråga ej alltid har vetskap om annan motordressin befinner sig ute å sträckan eller annat hinder för dressinens främfo-

rande förefinnes. Det åligger underrättelsestationen att, om hinder sedermera, skulle uppstå för dressinens framförande, därom underrätta motorföraren på

lämpligt sätt. Om detta ej kan ske annorledes, skall banpost utsändas å den sträcka motordressinen befinner sig. Skulle underrättelse ej kunna lämnas, skall order härom i och för iakttagande av särskild försiktighet givas till personalen å vederbörligt tåg resp. förare och tillsyningsman vid vagnuttagning.

Skall tåg eller vagnuttagning kvarhållas för möte med motordressinen, har motorföraren att *personligen* direkt till tågklararen (stationsvakten) framföra en uttrycklig anmodan härom. Motordressinen får i sådant fall ej fortsätta, förrän visshet erhållits, att tågklararen (stationsvakten) rätt uppfattat denna anmodan.

Av begreppsbestämningarna framgår, att lokomotor betraktas såsom större motordressin. Lokomotorer användas för närvarande i växlingstjänst å vissa stationer. Det är icke uteslutet att samma lokomotor kan komma att användas å flera närliggande stationer och sålunda måste framföras å linjen. Härvid skola bestämmelserna i denna paragraf tillämpas, såvida icke lokomotorn framföres såsom tåg, vilket måhända torde var lämpligast med hänsyn därtill, att rörelsen blir mer regelbundet återkommande.

skild försiktighet under färden av någon för underrättelsestationen känd anledning iakttagas, skall stationen därom lämna besked, vilket alltid skall av motorföraren repeteras. Är underrättelsestation obebakad, skall motorföraren, efter att om möjligt hava hänvänt sig till tågklararen å endera av närmaste tåg-anmälningsstationer framgå med särskild försiktighet på tåg-anmälningssträckan ifråga.

*Mom. 7.* Skulle hinder eller fara för större motordressins färd uppstå efter det besked enligt mom. 6 lämnats, skall underrättelsestationen på lämpligt sätt underrätta motorföraren därom.

*Ann. 1.* Om motorföraren icke kan anträffas medelst telefon, bör banpost utsändas å den sträcka, där motordressinen befinner sig. Skulle underrättelse icke kunna lämnas, skall meddelande härom i och för iakttagande av särskild försiktighet givas till personalen å vederbörligt tåg resp. förare och tillsyningsman vid vagnuttagning.

*Mom. 8.* Visar det sig, att ankomsttiden för större motordressin till station kommer att nära sammanfalla med den tidpunkt, då tåg eller vagnuttagning skall därifrån utgå å samma huvudspår, skall på motorförarens personligen framförda, uttryckliga anmodan direkt till tågklarare (stationsvakt) denne kvarhålla visst tåg eller viss vagnuttagning, tills motordressinen inkommit eller besked lämnats, att dressinen undanförs från huvudspåret. Motordressinfärden får i sådant fall icke fortsättas, förrän visshet erhållits, att tågklararen (stationsvakten) rätt uppfattat denna anmodan.

Blir motordressin på grund av motorskada eller dylikt kvarstående å linjen utan att kunna inom den för färden bestämda tiden undan-



*800 m*  
*4 st. ad*  
*banan*  
förs från huvudspår, skall stoppsignalering anordnas och underrättelse om förhållandet lämnas på sätt i § 27 stadgats.

*(*  
*in*  
**Mom. 9.** Beträffande större motordressins uppställning ävensom förbud att låta dylikt fordon framföras av tåg, gäller vad i § 33 mom. 3 och 4 är stadgat.

### Kap. III. Anordnande och inställande av tåg. Anordnande av påskjutning.

#### § 35.

*Tidtabells-*  
*bok. Tillfäll-*  
*lig tjänste-*  
*tidtabell.*

**Mom. 1.** Tidtabellsbok skall av vederbörande befäl mot kvitto tillställas underlydande personal, som därav har behov. Å varje bevakad driftplats skall boken jämte ett utdrag därav (tågordning) finnas för personalen tillgängliga. En avskrift av nämnda utdrag skall, beträffande stationer och blockposter, före ikraftträdandet tillställas trafikinspektören för granskning varjämte i förekommande fall skall lämnas skriftligt erkännande, att vederbörande tabell för tågens ordningsföljd vid enkelspårdrift å dubbelspår återfunnits i tidtabellsboken. Samtidigt skall för granskning insändas en uppgift å fastställt formulär å de tåg (även extratåg), som jämlikt § 36, mom. 3 skola av stationen underrättas om möte med i tidtabellsboken intagna extratåg.

**Mom. 2.** Ändring av i tidtabellsboken intagna uppgifter skall meddelas genom tillägg, som skola numreras i löpande följd.

Förekommer tjänstetidtabell i sådant tillägg, skall mottagandet erkännas på sätt föreskrives i mom. 4. I fråga om nyintaget tåg skall därjämte av vederbörande station eller statio-

Bestämmelserna i gamla upplagans § 38 och § 39 mom. 1 hava sammanförts till en paragraf, § 35, under det att de övriga momenten i gamla § 39 sammanförts till en annan paragraf, § 36. Avsikten härmed är att särskilt framhålla skillnaden mellan tillfällig tjänstetidtabell och order om extratågs gång. Order om extratågs gång kan utfärdas i samband med tillfällig tjänstetidtabell, men kan även utfärdas separat, exempelvis genom föreskrift att i tidtabellsboken eller i förut bekantgjord, tillfällig tjänstetidtabell intaget extratåg skall gå. § 35 innehåller alltså bestämmelser om tidtabellsbok samt om tillfällig tjänstetidtabell, dess innehåll, sättet för dess utfärdande, delgivning och kvitterande.

Vid erhållandet av tidtabellsboken skola stationer och blockposter till trafikinspektören insända för granskning en avskrift av den för driftplatsen upprätaade tågordningen ävensom erkännande att vederbörlig enkelspårstabelle återfunnits i tidtabellsboken. Tågordningen skall i erforderliga fall ändras och kompletteras, varom anmälan skall ingivas till trafikinspektören. Tillägg till tidtabellsboken, som innehåller tjänstetidtabell, skall vid mottagandet erkännas på sätt för tillfällig tjänstetidtabell är föreskrivet.

Beträffande innehållet i tillfällig tjänstetidtabell föreskrives såsom allmän regel, att tidtabellen skall innehålla samma uppgifter som i tidtabellsboken intagen tjänstetidtabell. Från denna allmänna regel ges det undantaget, att tidtabellen får förenklas enligt fastställt formulär, då den utsändes med telegraf eller telefon. I brådskande fall kan vid telegrafering eller telefonering tidtabellen förenklas så, att den endast inne-

håller uppgift om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg och den beräknade avgångs- och ankomsttiden vid utgångs- resp. slutstationen. Hittills har ofta förekommit att tidtabellen endast innehållit en föreskrift att extratåget skall gå på stationsavstånd efter visst tåg. Denna form av tillfällig tjänstetidtabell har nu legaliserats, men i stället för "stationsavstånd" skall stå "tåg-anmälningssträcka", innebärande att tåget skall framföras på i § 67 mom. 8 föreskrivet rumsavstånd efter det föregående och med samma möten, förbigångar och tågspår (ej nödvändigtvis samma hastighet) som det föregående. Det förut använda uttrycket "stationsavstånd" är oegentligt, enär det ej är stationerna såsom sådana utan tåg-anmälningsställena, som avgränsa banan ifråga om tågföljden.

Tillfällig tjänstetidtabell skall utfärdas av tågledaren. Tågklarerare äger dock utfärda dylik tabell för hjälptåg, som skall från stationen utgå å bansträckan till närmaste bevakade station (§ 83, mom. 6) ävensom för återgående pålok jämlikt § 37 mom. 1.

\* Den tillfälliga tidtabellen skall delgivas berörda bevakade och, om möjligt, obevakade stationer samt vederbörande maskinbefäl. Erkännande å mottagandet av tidtabellen behöver numera ej lämnas av alla stationer, som erhållit densamma. Endast station, som kan hänföras till någon av följande fyra grupper, har dylik skyldighet,

För någon lastad med syl van I  
annan las om brennaren

För någon lastad med syl van I  
Hög; befördra med syl van I  
utan skydd

Väg 90 km. Efter 90 km  
kraftbrens 90 km. Väg 90 km

fian slute bemannas  
hos. Ans kräften tillräcklig  
utan hos. Om v e j ha KK  
ledning i saken tydlig. Om  
däremot ha KK ledning, beman  
mas de en skrubrens, den  
kraftbrensade delen är taget  
och skall stå under hos till  
60 km. Villken S i för skall tillämpas

ner uppgift lämnas å de mötesunderrättelser, som enligt § 36, mom. 3 i förekommande fall skola meddelas rörande detta tåg.

I erforderliga fall ändras och kompletteras tågordningen, varom anmälan skall ingivas till trafikinspektören.

*Mom. 3.* Vid tjänstemeddelanden skall tåg benämnas med det nummer, som finnes angivet i tjänstetidtabellen.

*Mom. 4.* Tillfällig tjänstetidtabell skall i regel innehålla samma uppgifter som i tidtabellsboken intagen tjänstetidtabell, utom för det fall, att den utsändes med telegraf eller telefon, då den skall utfärdas enligt fastställt formulär. Härvid må den i brådskande fall förenklas men måste dock innehålla uppgifter om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg och den beräknade avgångs- och ankomsttiden vid utgångs- resp. slutstationen.

*Anm. 1.* Tillfällig tjänstetidtabell kan inskränkas till föreskrift, att tåget skall framgå på »tåganmälningssträcka» efter redan anordnat tåg, innebärande, att tåget skall framföras så nära efter det föregående, som föreskriften i § 67, mom. 8 medger, och med samma möten, förbigångar och tågspår som det föregående tåget.

Tågklarerares order om återgående påskjutningsloks gång behöver icke innehålla uppgift om avgångs- och ankomsttiden.

Tillfällig tjänstetidtabell skall utfärdas av tågledaren och delgivas berörda bevakade och, om möjligt, obevakade stationer (även under rättelsestationerna) samt vederbörande maskinbefäl. Tillfällig tjänstetidtabell, som avser hjälptågs eller återgående påskjutningsloks gång, får i vissa fall (jfr §§ 37 och 83, mom. 6) jämväl utfärdas av tågklarere.

Tågklarere (stationsvakt) å station, som

skall lämna extratåget tjänstetidtabellen (jfr § 36, mom. 2) ävensom å ordergivningstationer, underrättelsestationer och stationer, där tågmöte eller tågförbigång uppkommer skall vid erhållandet av tillfällig tjänstetidtabell lämna erkännande å mottagandet och därvid ange tågmöten och tågförbigångar, som skola äga rum å stationen, ävensom i förekommande fall de tåg, som av stationen jämlikt § 36, mom. 3 skola underrättas om tågmöte med extratåget. Station, som skall lämna extratåget tjänstetidtabellen, skall i dylikt fall repetera tågets samtliga tågmöten.

### § 36.

Order om  
extratågs  
gång.

*Mom. 1.* Order om extratågs gång meddelas vederbörliga bevakade och, om möjligt, obevakade stationer (även underrättelsestationerna) samt vederbörande maskinbefäl:

a) genom föreskrift, att i tidtabellsboken eller i förut bekantgjord, tillfällig tjänstetidtabell intaget extratåg skall gå,

b) i samband med utfärdandet av tillfällig tjänstetidtabell, eller

c) genom tågklarerares order om hjälptågs eller återgående påskjutningsloks gång.

Av tågledare utfärdad order om extratågs gång skall i god tid före tågets avgång kvitteras av tågklarare (stationsvakt) å station, som skall lämna extratåget tjänstetidtabellen (jfr mom. 2) ävensom å ordergivningstationer, underrättelsestationer och stationer, där tågmöte eller tågförbigång uppkommer.

*Mom. 2.* Tågklarare å extratågets utgångsstation eller å annan av tågledaren bestämd station skall till tågbefälhavaren och föraren

- 1) station, som lämnar extratåget tjänstetidtabell,
- 2) ordergivningsstation,
- 3) underrättelsestation och
- 4) station, där tågmöte eller tågförbigång uppkommer. Vid kvittering skall angivas möte och förbigångar å stationen samt i förekommande fall tåg som av stationen skola underrättas om möte med extratåget. Till grupp 1) härovan hänförlig station skall repetera tågets samtliga möten.

Det är avsett att tågledaren vid utsändandet av tillfällig tjänstetidtabell skall i telefon meddela densamma till vissa större stationer, vilka i sin tur skola telefonledes vidare-befordra tabellen till mellanliggande stationer. På samma sätt skola dessa stationer insamla kvitton från mellanstationerna och underrätta tågledaren, när samtliga ifrågakommande stationer kvitterat. Detta tillvägagångssätt skall användas jämväl ifråga om ändrad tjänstetidtabell.

#### § 36.

Paragrafen behandlar order om extratågs gång. Om följande order utfärdas: "Extra fjärrgodståg 7899 skall gå i morgon och på särskild order (p. S. O.) sälunda etc.", så innehåller denna såväl tillfälliga tjänstetidtabeller som order om tågets gång och skall följaktligen behandlas enligt §§ 35 och 36. När detta tåg efter någon tid åter anordnas, lyder ordern sälunda: "Efjgt 7899 går i dag." Nu skola endast föreskrifterna i § 36 komma till användning. Eftersom tidtabellen redan förut bekommits, skall kvittot lyda: "Efjgt 7899 går i dag." Möten och förbigångar angivas ej. Endast de stationer, som ha kvitterat den tillfälliga tidtabellen skola sända kvitton; således station, som kan hänföras till någon av de förut angivna fyra stationsgrupperna.

Det är att observera, att tjänstetidtabell eller å fastställt formulär upprättad, bestyrkt utskrift därav eller i vissa fall en bestyrkt avskrift, eller utdrag av tågledarens order skall delges tågbefälhavaren och föraren å extratåget. När tidtabellen sålunda ej förut delgivits, skall fastställt formulär användas. Det är betydligt lättare för tågpersonalen att läsa en tidtabell enligt fastställt formulär. Oftast torde en blåkopia av tidtabellen komma att överlämnas. Tidtabellen skall vara skriven med stor och framförallt tydlig stil, ty föraren, som skall framföra tåget efter denna tidtabell, har ofta att i mörker läsa densamma vid skenet från handlyktan eller från fyren.

Vid påskjutning kan den tillfälliga tidtabellen om lokets återgång, vilken tillika är en order om extratågs gång, var muntlig.

De tåg, som få möte med extratåg, skola delges order härom å ordergivningsstation. Om mötet skall ske å en ordergivningsstation, skall ordern härom delges å samma station. Fara har ej ansetts föreligga för att ordern skall avglömmas vid delgivning å egen station (ordergivningsstationen), när personalen därstädes är van att ha order till tåg och mötesordern vanligen utskrivits i förväg av en tågklarare och delges av en annan. En överlämning av ordern mellan tågpersonal undvikes ofta härigenom. Mötesorder har måst delges tågpersonal en längre tid även i det fall, att extratågets gång kungjorts genom tillägg till tidtabellsboken och i tillägget intagits särskild uppgift å i nämnda bok intagna tågs — såväl ordinarie som extra — möten med ifrågasvarande extratåg, när samtliga berörda tågbefälhavare och förare ej kunnat kvittera tillägget av den anledningen att de ej varit i tjänst.



å extratåget mot kvitto överlämna antingen tjänstetidtabell eller å fastställt formulär upprättad, bestyrkt utskrift därav eller ock, därest extratågets tjänstetidtabell är intagen i tidtabellsboken eller eljest tidigare delgivits vederbörande tågpersonal, en bestyrkt avskrift eller utdrag av tågledarens order.

*Anm. 1.* Vid muntlig order av tågklarare om återgående påskjutningsloks gång tillämpas icke bestämmelserna i mom. 2.

*Mom. 3.* Tågbefälhavare och förare å varje tåg, som möter extratåget, skola skriftligen och mot kvitto underrättas om mötet. Är mötet angivet i tågets tjänstetidtabell, må underrättelsen endast innehålla uppgift om extratågets gång. I annat fall skall underrättelsen innehålla uppgift om den station, där tågmötet skall äga rum.

Underrättelse av här ifrågavarande slag skall lämnas å ordergivningsstationerna. Här tåg, som skall erhålla sådan underrättelse, avgått från ordergivningsstation, innan orden om extratågets gång hunnit delgivas stationen, skall den anmoda annan i tågets väg belägen station att meddela underrättelsen till tågpersonalen. Ifråga om sådant mötande tåg, som icke berör ordergivningsstation, skall tågledaren föreskriva underrättelsens lämnande å annan station.

Då extratågets gång kungöres genom tillägg till tidtabellsboken och i tillägget intagits särskild uppgift å i nämnda bok intagna tågs möten med extratåget, anses denna underrättelse fullgjord, när tågledaren meddelat att samtliga i tjänst varande berörda tågbefälhavare och förare kvitterat ifrågavarande tillägg.

54

55

59

189/30

*Mom. 4.* Vad ovan sagts om order om extratåg och underrättelser till mötande tåg, skall i tillämpliga delar gälla även ifråga om tågsinställande; dock att kvitto å dylik order endast behöver lämnas av den första stationen å den bansträcka, varå tåget inställes.

### § 37.

Anordnande  
av påskjutning.

*Mom. 1.* Då påskjutning erfordras (jfr § 41, mom. 4), äger tågklarare, så framt lok för ändamålet finnes, giva order om påskjutning å del av närmaste stationssträcka ävensom utfärda tillfällig tjänstetidtabell för lokets återgång till stationen.

Erfordras påskjutning å hel stationssträcka eller längre, eller finnes lok ej tillgängligt, göres framställning hos tågledaren, som i sådant fall äger utfärda tillfällig tjänstetidtabell för påskjutningen.

*Anm. 1.* Trafikinspektör må undantagsvis bemyndiga tågklarare att anordna påskjutning å längre avstånd än å del av stationssträcka.

*Mom. 2.* Den, som anordnar påskjutningen, skall därom giva order till de tåganmälningsstationer, mellan vilka påskjutningen skall äga rum, mellanliggande stationer samt underrättelsestation.

Tågklararen å den station, där påskjutningen skall börja, skall härom underrätta föraren å påskjutningsloket, tågbefälhavaren och föraren å det tåg, som skall påskjutas, ävensom ombesörja, att tåg, som erhåller möte med återgående påskjutningslok, härom skriftligen underrättas.

Har påskjutningsloket återkommit, innan mötande tåg kunnat underrättas, må tågkla-

I den nya upplagan har därför föreskrivits, att dylik ordergivning får upphöra, när samtliga i tjänst varande berörda tågbefälhavare och förare kvitterat tilläget.

Beträffande order om inställande av tåg har i den nya upplagan föreskrivits, att kvitto endast behöver lämnas av den första stationen å den bansträcka, varå tåget inställes.

### § 37.

När påskjutning av tåg anordnas, skall underrättelsestationen härom erhålla meddelande. Denna station skall underrätta banpersonalen om det återgående påloket. Vid order om påskjutning till förare å påloket ävensom till tågbefälhavare och förare å det påskjutna tåget, bör fastställt formulär användas. Skriftlig order skall givas till tåg, som erhåller möte med det återgående påloket.

Enligt gamla upplagan fick pålok ej tillsättas i gång varande tåg. Å de stationer, där avsevärda fördelar stå att vinna såväl i tid som genom inbesparing av bränsle, och fara för trafiksäkerheten ej anses föreligga, kan enligt nya upplagan trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören bestämma, att pålok får tillsättas tåg, som är i gång. Kan å station, där påskjutning skall börja, avgångssignal ej givas samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen först givas till påloket och omedelbart därefter till tågloket. När avgångssignal först gives till påloket, skall därför från detta svaras med signalen "giv-akt". Enligt gamla upplagan gällde att tåg, som påsköts, fick framföras endast med en hastighet av 30 km./tim. I nya upplagan har medgivits, att snäll- och persontåg i dylikt fall få framföras med en hastighet av 50 km./tim. och övriga tåg med 40 km./tim.

När påskjutning förekommer skall till anmälan "0 ut" fogas "med pålok till N." (den plats där påloket skall lämna tåget). Återgår påloket från en punkt å linjen skall, när loket inkommit, anmälas "Pålok från 0 in". Återgående pålok anses — enligt begreppsbestämningarna — såsom extratåg, varom muntlig order kan av tågklareraren utfärdas. När påskjutning anordnas å dubbelspår, blir det sålunda enkelspårdrift å dubbelspår, men tågklareraren äger likväl utfärda order härom.

rerare återkalla mötesordern och därvid lämna besked om anledningen därtill.

Vad i § 32, mom. 5, andra stycket, stadgats om åtgärder vid passerandet av vägövergång gäller även vid framförande av återgående påskjutningslok.

*Mom. 3.* Påskjutningslok får ej tillsättas i gång varande tåg, såvida ej trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören för viss station medgivit undantag.

*Anm. 1.* Angående tåganmülan vid påskjutning, se § 59, mom. 8.

#### Kap. IV. Tågs sammansättning.

##### § 38.

*Mom. 1.* Rullande materiel, som framföres i tåg, skall före dess tagande i trafik hava undergått särskilt föreskriven besiktning.

*Besiktning  
av rullande  
materiel.*

*Mom. 2.* Annan ägare än S. J. tillhörig rullande materiel, som skall mot avgift fraktas å egna hjul och som icke undergått sådan besiktning, eller som skall befordras i skadat skick eller — beträffande lok — framgå icke arbetande, får icke ingå å Statens järnvägars linjer utan skriftligt eller telegrafiskt medgivande av maskinsektionsföreståndaren, som, om behöfligt, skall föranstalta om materielens besiktning. Avskrift av sådant medgivande ävensom, beträffande lok, intyg angående lokets tyngd och största axeltryck samt uppgift om den hastighet, som vid transporten får användas, skall åtfölja transporthandlingarna (jfr § 41).

*Mom. 3.* Vagn som skadats så, att dess trafikduglighet kan ifrågasättas, eller som varit ur spår får icke insättas i tåg, förrän den undersökts av sakkunnig person vid maskinavdelningen eller verkstad och förklarats trafikduglig.

*Mom. 4.* Beträffande lok, som skadats å Statens järnvägar, må det ankomma på maskinbefälet eller föraren att avgöra om och under vilka förutsättningar det må framföras.

### § 39.

*Olika slags  
bromsar.  
Tågens in-  
delning ur  
bromssyn-  
punkt.  
Tågs storlek  
vid olika  
hastigheter.*

*Mom. 1.* Bromsarna i tåg kunna utgöras av:  
*Genomgående bromsar och  
Skrubrbromsar.*

De genomgående bromsarna indelas i

a) *Persontågsbroms*, omfattande  
Vakuumbroms och  
Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm<sup>2</sup>),  
den senare bestående av  
Kunze-Knorr-P (KKP), med omställ-  
ningsanordningen i läget »Perst»,  
och  
EnkammARBroms\*), *utan* mellanven-  
til eller *med* mellanventil i läget »P».

b) *Godstågsbroms*, omfattande  
Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm<sup>2</sup>),  
bestående av  
Kunze-Knorr-P (KKP) med omställ-  
ningsanordningen i läget »Godst»,  
Kunze-Knorr-G (KKG) och  
EnkammARBroms\*) med mellanventil  
i läget »G».

c) *Malmtågsbroms*, omfattande  
Tryckluftbroms å malmbanans vagnar  
litt. M och Q<sub>1</sub>,  
ledningstryck minst 4 kg/cm<sup>2</sup>,  
ledningstryck 1.6 kg./cm<sup>2</sup>.

*Mom. 2.* På sätt, som i mom. 3 närmare an-

\*) Av enkammARBromsar finnas systemen: Knorr, Westinghouse och New-York.

Ehuru paragrafen, vilken behandlar föreskrifterna om olika slags bromsar, tågens indelning i bromsgrupper samt tågstorleken vid olika hastigheter, icke undergått någon ändring i sak, torde dock en utförligare redogörelse vara motiverad.

Skillnaden i verkningssätt mellan persontågsbroms och godstågsbroms är den, att den förra verkar snabbare genom att den har kortare ansättningstid än den senare. Persontågsbromsen har även kortare lossningstid än godstågsbromsen. Därest en personvagn har omställningshandtaget i läget "Perst" åstadkommes bromsverkan av båda bromskolvorna i bromscylindern och ansättningstiden blir omkring 15 sek.; har den läget "Godst" fränkopplas den ena bromskolven och ansättningstiden blir ungefär 55 sek. K K G verkar alltid såsom godstågsbroms. En vagn med enkammarbroms, som saknar mellanventil, kan endast användas såsom persontågsbroms. Har den mellanventil, kan den användas antingen såsom persontågsbroms eller såsom godstågsbroms. Bromsen verkar såsom persontågsbroms, när omställningshandtaget intager läget "P" och såsom godstågsbroms, om handtaget har läget "G". Å malmbanans vagnar litt. M skall ledningstrycket vara minst 4 kg./cm.<sup>2</sup>, då vagnarna äro lastade med minst 15 ton och 1.6 kg./cm.<sup>2</sup>, då vagnarna äro lastade med mindre än 15 ton eller tomma. Dylika vagnar, som äro tomma eller lastade med mindre än 15 ton, få ej ha sin genomgående broms verksam, när de framföras i tåg, som bromsas med ledningstryck högre än 1.6 kg./cm.<sup>2</sup>. Om i ett malmtåg finnes både lastade och tomma malmvagnar och ledningstrycket ej är högre än 1.6 kg./cm.<sup>2</sup>, får verksam broms finnas å alla malmvagnarna.

Äro vanliga trafikvagnar inkopplade i ett malmtåg med 4 kg./cm.<sup>2</sup> ledningstryck, beräknas bromskraften å trafikvagnarna endast till 80 % av den vanliga bromskraften.

När det gäller att bestämma i vilken bromsgrupp ett tåg skall gå, skall numera undersökas hur den använda bromskraften fördelar sig på olika slag av bromsar. Förut gällde det att undersöka hur stor del av vagnvikten, som bromsades med de olika bromsarna. Den använda bromskraften kan vara större än den erforderliga, då det är medgivet att inkoppla överskottsbroms i viss omfattning. Om så är fallet, skall tillses, att proportionen mellan de olika bromslagen alltid är den föreskrivna för att tåget skall få tillhöra bromsgruppen ifråga. Det bör observeras, att indelning i bromsgrupper är en sak och erforderlig bromskraft en annan. Bromskraften i tåg beräknas enligt § 40. Ett tåg med en vagnvikt av högst 150 ton och minst 4 axlar, som bromsas med persontågsbromsar, hänföres till bromsgrupp I; men erforderlig bromskraft enligt § 40 erfordras.

Omställningsanordningen till K K G skall intaga läget "Last", då vagnen har större last än 5 ton, och läget "Tom", då vagnen är tom eller lastad med högst 5 ton. Å kursvagnar med K K G skall dock omställningsanordningen alltid stå i läget "Tom". Lasten i en kursvagn varierar så från en station till en annan, att det skulle bliva för omständligt att ändra omställningsanordningen därefter. Å övriga styckegodsvagnar (stations- eller omlastningsvagnar) är omställningsanordningens läge beroende på lasten. Visserligen skall — enligt förklaringar till tidtabellerna — vikten av lasten å styckegodsvagnar upptagas till 2 ton pr vagnsaxel, men detta endast i det fall, att annan vikt ej är känd eller anses mera sannolik.



gives, kunna i ett och samma tåg samtidigt användas samtliga ovan angivna bromsar, dock med följande undantag:

1) Malmbanans vagnar litt. M, som äro tomma eller lastade med mindre än 15 ton, få icke hava sin genomgående broms verksam, när de framgå i tåg, som bromsas med ledningstryck högre än 1.6 kg/cm<sup>2</sup>.

2) Vakuumbromsar och tryckluftbromsar få icke användas samtidigt å vagnarna i ett och samma tåg.

*Mom. 3.* Med hänsyn till de slag av bromsar, som komma till användning, indelas tågen i

a) *Tåg av bromsgrupp I:* tåg, där av den använda bromskraften minst  $\frac{2}{3}$  erhålles från persontågsbromsar, ävensom tåg med en vagnvikt av högst 150 ton, i vilket minst 4 axlar bromsas med persontågsbromsar,

b) *Tåg av bromsgrupp II:* tåg, där av den använda bromskraften minst hälften erhålles från godstågsbromsar,

c) *Tåg av bromsgrupp III:* tåg, där av den använda bromskraften minst  $\frac{2}{3}$  erhålles från malmtågsbromsar,

d) *Tåg av bromsgrupp IV:* tåg, där av den använda bromskraften mer än hälften erhålles från skruvbromsar, ävensom annat tåg, som ej kan hänföras till någon av bromsgrupperna I, II eller III.

Bromskraften i tåg beräknas enligt § 40.

*Anm. 1.* Omställningsanordningen till KKP skall intaga läget »Perst» i tåg av bromsgrupperna I eller III, och läget »Godst» i tåg av bromsgrupperna II eller IV.

*Anm. 2.* Omställningsanordningen till KKG skall intaga läget »Last», då vagnen har större last än 5 ton, och läget »Tom», då vagnen är tom eller lastad med

högst 5 ton. A kursvagnar med KKG-broms skall dock omställningsanordningen alltid stå i läget »Tom».

*Anm. 3.* Om tåg, som avsetts att hänföras till bromsgrupp I, befinnes icke uppfylla härför stadgade villkor, skola med godstågsläge försedda omställningsanordningar ställas i detta läge.

*Mom. 4.* Det högsta antal fordonsaxlar, verksamt loks frånräknade, som vid olika hastigheter få framföras i tåg, framgår av nedanstående tabell.

| I tåg av<br>broms-<br>grupp | Det högsta tillåtna antalet fordonsaxlar<br>vid en hastighet i timmen av |              |              |              |              |              |
|-----------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                             | t. o. m.<br>30 km.   | 31—40<br>km. | 41—50<br>km. | 51—60<br>km. | 61—70<br>km. | 71—90<br>km. |
| I                           | 140  | 120          | 100          | 80           | 70           | 60           |
| II                          | 180  | 180          | 140          | 100          | —            | —            |
| III                         | 210  | 210          | 180          | 140          | —            | —            |
| IV                          | 140  | 120          | 100          | 80           | —            | —            |

*Anm. 1.* I tåg av bromsgrupp II må vid en hastighet av 51—60 km./tim. medföras högst 120 axlar, under förutsättning, att tåget i sin helhet genomgångsbromsas.

## § 40.

*Erforderlig  
bromskraft  
i tåg.*

*Mom. 1.* Varje tåg med undantag för sådant tåg, som omnämnes i mom. 5, skall vara försett med så många bromsade fordon, att minst den bromskraft erhålles, som betingas av tågets vagnvikt, hastighet och i tågriktningen liggande stigningar och lutningar. Denna bromskraft uträknas enligt efterföljande bromstabell, som för i tågriktningen liggande lutningar och för horisontell bana anger den erforderliga bromskraften per 100 tons vagnvikt, d. v. s. erforderlig bromskraft i procent av vagnvikten.

Får ett tåg, som enligt tåg-tjänstetidta-  
hellen tillhör bromsgrupp II, vid försening  
framföras med högre hastighet än 60  
km./tim. för tidkörning och således hänföras  
till bromsgrupp I? Om tågbefälhavaren  
och föraren funnit, att alla betingelser för  
tågets hänförande till bromsgrupp I äro för  
handen och banan samt lok och fordon ej  
lägga hinder i vägen för att tåget må hän-  
föras till denna bromsgrupp, får tåget fram-  
föras med högre hastighet än 60 km./tim.,  
varvid dock är att bemärka, att tidkör-  
ning skall vara medgiven eller anbefalld;  
tågbefälhavaren skall härom underrätta tåg-  
klararen vid den station, där hastighets-  
ökningen är avsedd att börja. Denna tåg-  
klarare skall i sin tur underrätta tåg-  
ledaren.

- Vad är avsikten med denna indelning i  
bromsgrupper? Den tjänar till att be-  
stämma:

- 1) Läget för omställningshandtaget å  
K K P-broms och å enkammarbroms med  
mellanventil,
- 2) Högsta tillåtna antalet fordonsaxlar i  
tåg,
- 3) Tågs största tillåtna hastighet och
- 4) När nödbroms skall finnas åtkomlig  
för tågbefälhavaren eller annan i vagnarna  
tjänstgörande tågpersonal.

I tåg av bromsgrupp I får medföras 60  
fordonsaxlar jämväl vid en hastighet av  
81—90 km./tim. I tåg, som är i sin helhet  
genomgångsbromsat och som tillhör broms-  
grupp II, får enligt nya upplagan vid en  
hastighet av 51—60 km./tim. medföras in-  
till 120 fordonsaxlar. Sistnämnda före-  
skrift gäller endast för elektriska tåg enligt  
gamla upplagan.

Nyhetsstrecket vid bromstabellen anger, att bromstal, tillkommit för hastigheterna 75 och 80 km. i 14 pro mille lutningar, 65—80 km. i 16 pro mille och 60 km. i 17 och 18 pro mille lutningar. Med hänsyn till K-K-bromsens effektivitet har ansetts, att

hastigheterna kunnat höjas från förutvarande 70 km./tim. i 14, 60 km./tim. i 16 och 55 km./tim. i 17 och 18 pro mille lutningar. Denna hastighetsökning har för de snabbgående persontågen ex. å linjen Långsele—Boden beräknats medföra en minskning av gångtiden med omkring 15 minuter i vardera riktningen.

Såsom vid § 39 framhållits, får i tåg inkopplas överskottsbroms. I tåg av bromsgrupp I skola samtliga i tåget befintliga persontågsbromsar inkopplas. I övriga tåg få alla tillgängliga bromsar inkopplas, under förutsättning, att bromskraften ej blir alltför ojämnt fördelad; dock att antalet bromston aldrig får överstiga halva vagnvikten.

I gamla upplagan fanns föreskrivet, att bromskraften vid gång i stigningar ej finge understiga vad i bromstabellen vore föreskrivet för tåg å horisontell bana. Om stigningen vore starkare än 10 pro mille, finge bromskraften dessutom ej understiga viss angiven procent. I den nya upplagan har bestämts, att vid gång i stigning — oavsett dennas storlek — bromskraften ej får understiga vad i bromstabellen är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning. Även nu gäller dock att den ej får understiga den för horisontell bana föreskrivna. Om således ett tåg med en största hastighet av 80 km./tim. skall framföras å bansträcka med en stigning av 8 pro mille, blir bromstalet 30 (ej 5).

## Bromstabell.

| I lutningsförhållande | Vid en hastighet i km. pr tim. av |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|-----------------------|-----------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                       | 15                                | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 |
|                       | B r o m s t a l                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 0: 1000               | 4                                 | 4  | 4  | 4  | 5  | 5  | 7  | 9  | 12 | 15 | 16 | 20 | 24 | 30 | 35 | 42 |
| 1: »                  | 4                                 | 4  | 4  | 4  | 5  | 6  | 8  | 10 | 13 | 16 | 18 | 22 | 26 | 31 | 37 | 44 |
| 2: »                  | 4                                 | 4  | 4  | 4  | 5  | 7  | 9  | 11 | 14 | 18 | 19 | 23 | 27 | 33 | 38 | 46 |
| 3: »                  | 4                                 | 4  | 4  | 5  | 6  | 7  | 9  | 12 | 15 | 19 | 20 | 25 | 29 | 34 | 41 | 48 |
| 4: »                  | 4                                 | 4  | 5  | 5  | 6  | 8  | 10 | 13 | 16 | 20 | 22 | 26 | 30 | 36 | 43 | 50 |
| 5: »                  | 4                                 | 5  | 5  | 5  | 7  | 9  | 12 | 15 | 18 | 22 | 23 | 27 | 31 | 38 | 44 | 52 |
| 6: »                  | 5                                 | 5  | 6  | 6  | 8  | 10 | 13 | 16 | 19 | 23 | 25 | 29 | 33 | 39 | 46 | 54 |
| 7: »                  | 5                                 | 5  | 6  | 7  | 9  | 11 | 14 | 17 | 20 | 24 | 26 | 30 | 34 | 41 | 47 | 55 |
| 8: »                  | 5                                 | 6  | 7  | 8  | 10 | 12 | 15 | 18 | 21 | 25 | 27 | 32 | 36 | 42 | 50 | 57 |
| 10: »                 | 6                                 | 7  | 8  | 10 | 12 | 14 | 17 | 20 | 24 | 28 | 30 | 34 | 39 | 46 | 53 | 61 |
| 12: »                 | 7                                 | 8  | 10 | 11 | 13 | 16 | 19 | 22 | 26 | 31 | 33 | 38 | 42 | 49 |    |    |
| 12,5: »               | 7                                 | 8  | 10 | 12 | 14 | 16 | 19 | 23 | 27 | 31 | 34 | 38 | 43 | 50 |    |    |
| 14: »                 | 8                                 | 9  | 11 | 13 | 15 | 18 | 21 | 24 | 28 | 33 | 35 | 41 | 48 | 56 |    |    |
| 16: »                 | 9                                 | 11 | 12 | 15 | 17 | 20 | 23 | 27 | 31 | 36 | 43 | 50 | 58 | 66 |    |    |
| 17: »                 | 10                                | 12 | 14 | 16 | 18 | 21 | 24 | 28 | 32 | 39 |    |    |    |    |    |    |
| 18: »                 | 11                                | 12 | 14 | 16 | 19 | 22 | 25 | 29 | 33 | 42 |    |    |    |    |    |    |
| 20: »                 | 12                                | 14 | 16 | 18 | 20 | 23 | 27 | 31 |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 25: »                 | 15                                | 17 | 19 | 22 | 25 | 28 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Ifråga om tåg av bromsgrupp I skola samtliga i tåget befintliga persontågsbromsar inkopplas. I övriga tåg få alla tillgängliga bromsar inkopplas, under förutsättning, *dels* att bromskraften härigenom icke blir alltför ojämnt fördelad, *dels* att antalet bromston ej överstiger halva vagnvikten.

*Mom. 2.* För tåg, som framföres i stigning.

får bromskraften ej understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning.

*Mom. 3.* Vid beräklandet av vagnvikten i tåg och för detsamma erforderlig bromskraft medräknas icke tåget framförande lok.

Vagnvikten beräknas på sätt stadgas i tidtabellsboken, del I.

En genomgångsbromsad vagn får räknas som bromsvagn endast, då ledningstrycket uppgår till det för bromssystemet fastställda.

*Ann. 1.* Bromskraften hos vagnar av annan typ än malmvagnar skall, när de genomgångsbromsas i malm-tåg med 4 kg. ledningstryck, beräknas till 80 % av det i mom. 4 angivna värdet.

En skruvbromsad vagn får räknas som bromsvagn, endast när dess broms utan dröjsmål kan sättas i verksamhet av någon bland tågpersonalen. En person får bemanna endast en skruvbroms.

*Mom. 4.* Bromskraften hos olika vagnar skall värderas på följande sätt:

*4-axliga person-, post-, fång- och resgods-vagnar:*

|                     |                 |   |   |              |
|---------------------|-----------------|---|---|--------------|
| Med persontågsbroms | 30 ton per vagn |   |   |              |
| » godstågsbroms...  | 20              | » | » | »            |
| » skruvbroms.....   | 5               | » | » | bromsad axel |

*2-axliga person-, post-, fång- och resgods-vagnar:*

|                     |                 |   |   |   |
|---------------------|-----------------|---|---|---|
| Med persontågsbroms | 15 ton per vagn |   |   |   |
| » godstågsbroms...  | 10              | » | » | » |
| » skruvbroms.....   | 10              | » | » | » |

## 4-axliga godsvagnar:

Med KKG i läget »Last» 30 ton per vagn

- » KKG i läget »Tom»  
och med övrig gods-  
tågsbroms..... 20 » » »
- » skruvbroms ..... 5 » » bromsad axel

Jbö

20 ton p v. kstg 22/32 281A

3- och 2-axliga godsvagnar (utom malmbanans  
vagnar litt. M):

Med KKG i läget »Last» ..... 15 ton per vagn

- » KKG i läget »Tom» och  
med övrig godstågsbroms 10 » » »
- » persontågsbroms ..... 10 » » »
- » skruvbroms, lastöver 5 ton 15 » » »
- » » tom el-  
ler last högst..... 5 » 10 » » »

Malmbanans vagnar litt. M. och Q<sub>1</sub>:Ledningstryck minst 4 kg/cm<sup>2</sup>... 15 ton per vagn

» » 1,6 » ... 6 » » »

Överksam lok: 5 ton per bromsad axel.

Mom. 5. Snöplogståg, tåg med en vagnvikt av högst 60 ton och med en hastighet av högst 60 km./tim., ävensom tåg med en vagnvikt av högst 30 ton och med en hastighet av högst 80 km./tim. få framföras utan annan bromskraft än lokets; dock endast om genomgångsbromsar icke kunna användas i tåget.

Mom. 6. Efter den sista med verksam broms försedda vagnen i tåg från lok räknat\*) få

\*) Gäller alltså även när lok skjuter tåget.

obromsade vagnar medföras med en sammanlagd vikt sålunda:

vid en hastighet av:

|  |              |
|--|--------------|
| t. o. m. 60 km./tim. ....              | högst 90 ton |
| fr. o. m. 61 t. o. m. 80 km./tim. .... | » 60 »       |
| fr. o. m. 81 t. o. m. 90 km./tim. .... | » 45 »       |

i sistnämnda fall dock högst 4 axlar.

*Mom. 7.* I tåg med större hastighet än 60 km./tim. får efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen medföras en vagnvikt av högst 90 ton (jfr dock föregående mom.).

*Mom. 8.* Vagnar, försedda med ledning för genomgående broms och, som äro tillkopplade omedelbart efter den sista genomgångsbromsade vagnen i tåg, skola anslutas till luftledningen. Av dessa ledningsvagnar skall ett antal, som motsvarar högst sex vagnsaxlar, anses tillhöra den genomgångsbromsade tågdel, om skruvbromsad del följer.

Inuti genomgångsbromsad tågdel må även skruvbromsar bemannas, men får tågets hastighet då icke överskrida 60 km./tim.

Ett tåg anses vara i sin helhet genomgångsbromsat, om den använda bromskraften utslutande erhålles från genomgående broms.

Om efter den genomgångsbromsade tågdel medföres tågdel, vars vikt överskrider 90 ton, skall bromskraften bestämmas för vardera tågdel, som om den vore ett tåg för sig, tillhörande den bromsgrupp, vartill tåget i sin helhet hänföres.

*Mom. 9.* Genomgående broms skall kunna sättas i verksamhet från förarens plats. Nödbromsanordning skall i tåg av bromsgrupperna I—III vara omedelbart åtkomlig för tågbefäl-



I mom. 4 angives att bromskraften hos olika vagnar skall värderas på visst sätt. Det är sålunda ej fråga om exakta, utan beräknade tal.

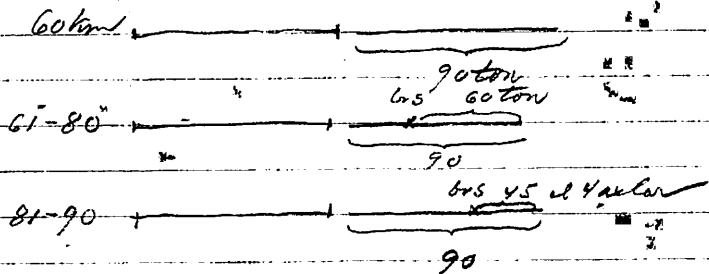
A malmbanans vagnar litt M och Q 1 beräknas bromskraften till 6 ton pr vagn vid ett ledningstryck av 1.6 kg./cm.<sup>2</sup>.

Enligt gamla upplagan fick i tåg med en hastighet av 81—90 km./tim. efter den sista verksamma bromsen medföras obromsade vagnar till en vikt av 30 ton. Denna vikt har i den nya upplagan med hänsyn till de tyngre boggievagnarna höjts till 45 ton (högst 4 axlar).

Ett tåg anses såsom i sin helhet genomgångsbromsat, om den använda bromskraften uteslutande erhålles från genomgående broms. Det skall sålunda ej finnas någon bemannad skruvbroms. Om ett tåg — exempelvis med en största hastighet av 50 km./tim. — har genomgående broms och efter den sista verksamma bromsen finnes en obromsad del om 90 ton, anses tåget likväl såsom i sin helhet genomgångsbromsat. Beträffande tåg utan konduktörspersonal bör observeras, att det ej är tillräckligt, att tåget är i sin helhet genomgångsbromsat, om det består av mer än 12 vagnsaxlar. Sista vagnen i tåget skall vara ansluten till bromsledningen.

Av sista stycket i paragrafen framgår, att tågledarens medgivande ej erfordras, när av opåräknad anledning tågets hastighet måste nedsättas vid brist på broms. Om således vid något tillfälle vagnar skola tillsättas tåg och tillgänglig bromskraft ej är tillräcklig för den i tjänstetidtabellen angivna hastigheten, har tågklarare rätt att utfärda order om nedsatt hastighet å viss eller vissa sträckor. Tågledaren underrättas härom. En försening av tåget kan bliva följden härav. Om hastighetsnedsättning för visst tåg är ofta förekommande, bör tjänstetidtabellen av tågledaren ändras.

Vad är det för tåg?  
100 - 200  
100 - 200



Totkning vid St. ... togh eller annan i vagnarna  
 till tågs skall ordentligen färdas i vagn med  
 nödbromsanordning.

havaren eller annan i vagnarna tjänstgörande tågpersonal.

*Anm. 1.* Å malmbanan må vid behov tåg, i vilket högst 16 malmvagnar äro anslutna till den genomgående bromsinrättningen, framföras utan att nödbromsanordning är åtkomlig för tågpersonalen.

*Mom. 10.* Vid tillämpandet av föreskrifterna i mom. 1—4 skall iakttagas följande:

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

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

*Mom. 11.* Anser föraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande större bromskraft är behöfelig för tåget, än vad här ovan är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, äger föraren framföra tåget med den minskade hastighet, som han anser säkerheten påkalla.

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

*Mom. 12.* Bliva å tåg, som bromsas med genomgående bromsar, dessa under vägen helt och hållet eller delvis obrukbara, skola i erforderliga fall skruvbromsar bemannas och tågets hastighet nedsättas samt vagnar frånkopplas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften.

Skulle till följd av annan opåräknad anledning bromskraften i ett tåg bliva otillräcklig, skall likaledes tågets hastighet nedsättas eller vagnar frånkopplas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften, varjämte tågledaren underrättas.

## § 41.

Antalet lok i  
tåg och deras  
plats.

*Mom. 1.* Lok skall i regel hava sin plats främst i tåget och således draga detsamma.

För tågs dragande få högst två lok användas. Begagnas två lok för tåg med genomgående broms, bör denna skötas från det främsta loket.

*Anm. 1.* Angående begränsning av tåghastigheten, då det främsta loket saknar apparat för i tåget använd genomgående broms, se § 69 mom. 4 h).

*Mom. 2.* Vid framförande av tåg med två hopkopplade, rättvända lok, av vilka således även det bakre är arbetande, skall iakttagas:

a) Vid koppling av två lok, för vilka gälla olika maximihastigheter, skall i regel loket med den största tillåtna hastigheten gå främst.

*Anm. 1.* Ang. begränsning av tåghastigheten, då loken måste kopplas i annan ordning, jfr § 69, mom. 4 g).

b) Koppling av två lok med väsentligt olika hastighet bör undvikas.

*Mom. 3.* I följande fall må loket, så framt stångkopplade vagnar ej finnas i tåget, gå sist och således skjuta detsamma:

a) då så sker till undvikande av fara eller för att förekomma att tåget blir kvarstående å linjen,

b) då trafikinspektören eller för särskilda fall tågledaren så föreskriver.

Vid skjutning få högst två lok användas.

189/30

Medföres stängkopplade vagnar i ett tåg, får tåget ej skjutas; tillfällig backning av tåget får dock ske.

Overksamta lok får endast medföras i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km./tim. Är det overksamta loket ej kopplat närmast det dragande loket, får hastigheten ej överstiga 50 km./tim. och framföres det sist utan att bromsas blir högsta hastigheten 40 km./tim. Beträffande det overksamta lokets placering i olika fall, hänvisas till den i mom. 5 intagna tabellen.

(Forts.)

Vid skjutning skall, om lokpersonalen icke obehindrat kan hålla utkik framåt, någon av konduktörspersonalen för erforderlig signalering taga plats å främsta eller något av de främsta fordonen med obehindrad utsikt framåt eller färdas framför tåget.

*Ann. 1.* Utan hinder av förestående må tillfällig backning av tåg med stångkopplade vagnar förekomma.

*Mom. 4.* I tåg med lok främst må, så framt stångkopplade vagnar ej finnas i tåget, till påskjutning användas ett särskilt lok:

- vid tågs igångsättande på station;
- vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar;
- i nödfall.

Det påskjutande loket får ej vara sammankopplat med tåget, utom då trafikinspektören för särskilt fall så bestämt.

*Mom. 5.* Overksamta lok på egna hjul skall vid transport i tåg placeras enligt följande.

| L o k e t s  |                             | Loket placeras, om tåget framföres av                                |   |
|--|-----------------------------|--|---|
| beskaffenhet   | vikt<br>inkl.<br>tender     | ett dragande lok   | två dragande lok  |
| Utan bristfällighet av betydelse för framförande i tåg.                            | Högst 50 ton<br>Över 50 ton | Var som helst, men lämpligast närmast tågloket.<br>Närmast tågloket. | Var som helst under villkor, att det skiljes från det sista dragande loket av minst 7 vagnar.                           |
| Med bristfällighet av betydelse för framförande i tåg eller tenderlok utan tender. | —                           | Sist i tåg och bromsas, ifall användbar broms finnes.                | Sist i tåg under villkor, att det skiljes från sista dragande lok av minst 7 vagnar. Bromsas om användbar broms finnes. |

*Anm. 1.* Högst två overksamma lok få medföras i samma tåg, varvid endast ett dragande lok får finnas och det ena av de overksamma loken kopplas närmast in till detta.

Tender med fullständig stöt- och draginrättning i endast ena änden skall efter begäran från maskinbefälet framföras sist i tåg.

*Mom. 6.* Tåg, i vilket overksamt lok medföres, får ej framföras med högre hastighet än 60 km./tim. När lok enligt föregående moment framföres skilt från det dragande loket, får tågets hastighet icke överstiga 50 km./tim. Framföres lok sist i tåg utan att bromsas, får hastigheten ej överstiga 40 km./tim.

*Anm. 1.* Utan hinder härav får revisionsvagn tillkopplas sist i tåg med en hastighet ej överstigande den för revisionsvagnen fastställda maximihastigheten.

*Mom. 7.* Vid transport av overksamt lok skall avsändande maskinbefäl till tågledaren samt å transporthandlingarna angiva dels lokets vikt, och dels om loket på grund av sitt tillstånd eller av annan anledning bör gå sist i tåg eller närmast det dragande loket samt om lägre hastighet än enligt mom. 6 påkallas. Tågledaren har att i erforderlig omfattning vidarebefordra sålunda erhållna uppgifter till tågledarna å av transporten berörda bansträckor.

*Mom. 8.* Förestående bestämmelser angående arbetande loks plats och antal gälla icke för snöplogståg.

## § 42.

*Skyddsrum  
för resande  
i förhållande  
till lok.*

I tåg, upplåtet för resande och som drages av lok, skall i den utsträckning, som av nedanstående tabell framgår, närmast det dra-

Paragrafen, vilken behandlar skyddsrum för resande i förhållande till lok, har ej undergått någon ändring i sak. Det föreskrives, att vagn eller del därav som är närmast det dragande loket skall vara avstängd för resande (skyddsrum), när tåg, som drages av lok, är upplåtet för resande. Bestämmelserna gälla sålunda formellt även för tåg, som drages av motorvagn, då lok även avses motorvagn, men reellt får detta ej någon betydelse, enär skyddsrum ej erfordras i något fall när vagnvikten uppgår till högst 150 ton och en motorvagn ej torde medföra vagnar till den vagnvikt. Skyddsrum erfordras sålunda ej heller i tåg, som skjutes. Fråga har uppstått, om kallt lok som kopplas närmast det dragande loket, får räknas såsom skyddsrum. Det kalla loket bör ej räknas såsom skyddsrum, då vikten av vagnarna är så stor, att skyddsrum erfordras.



gande loket vagn eller del därav (skyddsrum) vara avstängd för resande.

| Tåg med en hastighet av               | Intet skyddsrum vid en vagnvikt av ton | Skyddsrummet skall utgöra   |  |
|---------------------------------------|--|---|--|
|                                       |  | halv 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{4}$ boggivagn vid en vagnvikt av ton | hel 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{2}$ boggivagn vid en vagnvikt av ton |
| a) över 80 km/tim. ...                | t. o. m. 150                           | 151—400   | över 400   |
| b) över 70, men högst 80 km/tim. .... | t. o. m. 200                           | 201—500   | över 500   |
| c) över 60, men högst 70 km/tim. .... | t. o. m. 250                           | 251—600   | över 600   |
| d) över 50, men högst 60 km/tim. .... | t. o. m. 400                           | 401—900   | över 900   |
| e) över 40, men högst 50 km/tim. .... | t. o. m. 550                           | över 550  | —  |

*Anm. 1.* Militär i militärtåg räknas i detta hänseende icke såsom resande.

*Anm. 2.* F-avd. i en AFo, BFo eller CFo och D-avd. i en CDo1 få i detta hänseende anses motsvara  $\frac{1}{2}$  boggivagn samt F-avd. i en CF, D-avd. i en CD och den mindre avd. i en C4,  $\frac{1}{2}$  tvåaxlig vagn.

### § 43.

*Mom. 1.* Alla i ett tåg gående fordon, med undantag av påskjutningslok (jfr § 41, mom. 4, sista stycket) skola vara hopkopplade med varandra medelst skruvkoppel, dock må sådana fordon, som äro avsedda att användas parvis, vara förbundna med varandra på annat sätt.

*Tågsammansättning i övrigt.*

*Anm. 1.* Fordon med skadad draginrättning må dock framföras provisoriskt kopplat sist i tåg med en hastighet av 40 km/tim., om vid maskinavdelningen anställd sakkunnig person godkänt kopplingen.

*Mom. 2.* Fordon, avsedda att höpkopplas medelst skruvkoppel, få ej sättas intill varandra i tåg, så vida ej bufferthuvudenas mittpunkter å vartdera fordonet täckas av bufferthuvudena å det andra.

*Mom. 3.* Fordon får icke framföras å viss bansträcka, om axeltrycket överstiger det högsta för bansträckan tillåtna.

*Mom. 4.* Vagn, vars last överskrider gällande lastprofil, får icke insättas i tåg utan tillstånd av vederbörande banbefäl. Dylikt tillstånd inhämtas på sätt särskilt är stadgat.

*Mom. 5.* Vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller å lastat gods, skall fördes med erforderliga skyddsvagnar.

*Mom. 6.* Följande särskilda bestämmelser skola gälla för framförande i tåg av nedan angivna fordon:

*ballastjusteringsvagn: arbetande:* endast under bandisposition eller i särskilt anordnat tåg;

*icke arbetande:* om ballastjusteringsvagnen är monterad å med vanliga vagnshjul, axelfjädrar och fjäderbuffertar försedd trafikvagn (Q 20 nr 1 och 2), sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km./tim;

*broprovningsvagn: med vatten i cisternerna:* endast i särskilt anordnat tåg, varvid gälla av vederbörande baningenjör genom tågledaren för varje fall utfärdade bestämmelser;

*tom:* i tåg med hastighet ej överstigande 50 km./tim.; kopplas sist, om så utan olägenhet kan ske;

I denna paragraf har sammanförts de in-  
 skränkande bestämmelserna angående vissa  
 fordon's framförande i tåg. För att lät-  
 tare återfinna bestämmelserna angående ett  
 visst fordon, hava fordonen upptagits i  
 bokstavsordning. Andringarna äro följande.  
 Godsvagn med fler än 2 axlar, som är  
 lastad till sådan myckenhet, att axeltrycket  
 uppgår till 15 ton eller däröver, får fram-  
 föras endast i godståg. Förut gällde — en-  
 ligt bestämmelser intagna i Godstransport-  
 föreskrifterna — att vagn med fler än 2  
 axlar endast fick (oavsett axeltrycket)  
 framföras i tåg med den för godstågen  
 vanliga hastigheten. Bestämmelserna angä-  
 ende kranvagn äro nytillkomna. Dylig vagn  
 får kopplas endast i tåg med en hastighet  
 ej överstigande 60 km./tim.; är axelavståndet  
 mindre än 3.3 m. får tågets hastighet  
 ej överstiga 40 km./tim. Arbetande snö-  
 plog på egna hjul får, om den är monterad  
 på en vanligt trafikvagn, framföras sist  
 i tåg med en högsta hastighet av 40  
 km./tim., förut 45 km./tim. Icke arbetande  
 plog av sistnämnt slag får framföras i tåg  
 med en hastighet ej överstigande 50  
 km./tim.; övriga icke arbetande snöplogar  
 på egna hjul i tåg med en hastighet ej över-  
 stigande 40 km./tim. — förut 50 km./tim.  
 Stångkopplade vagnar behöva nu ej nöd-  
 vändigtvis tillkopplas sist, utan kunna in-  
 kopplas i slutet av tåget; varken de stång-  
 kopplade vagnarna eller efterföljande vagn-  
 ar få användas såsom bromsvagnar, vadan  
 alltså vikten ej får överstiga 90 ton. På  
 grund av ofta förekommande urspåringar,  
 när vagnar med kort axelavstånd tillkopp-  
 lats sist i tåg med större hastigheter, har  
 föreskrivits att två- eller treaxlig vagn med  
 ett avstånd mellan yttersta axlarna, som  
 understiger 4.3 m., får framföras sist i  
 tåg, endast om tågets hastighet ej översti-  
 ger 70 km./tim.

Hinder möter, sålunda ej,

att inkopplas dylikt vagn inuti tåg med högre hastighet. För att S. J. tillhöriga vagnar med dylikt kort axelavstånd lätt skola observeras, komma de att efterhand, som de inkomma på verkstad, förses med ett igenkänningsmärke anbringat vid adressramens ena sida samt å buffertbalcken. Detta märke skall utgöras av ett cirkelrunt, vitfärgat fält. Om på vardera sidan om adressramen på en vagn finnes ett runt, vitfärgat fält samt två å buffertbalcken, angiver detta, att särskild föreskrift om hastighet eller placering i tåg finnes påmälad vagnen. I gamla upplagan intagna bestämmelser om förbud att koppla malmvagn litt. M efter vagn med resande i visst fall, ha ej medtagits i nya upplagan. Bestämmelserna angående inkoppling av ledningsvagnar i tåg med högre hastighet än 60 km./tim. hava endast undergått en redaktionell ändring. Då tveksamhet angående rätta tolkningen av dessa föreskrifter ofta förekommer må följande anföras. Om ledningsvagnar inkopplas i dylikt tåg mellan vagnar, som äro försedda med verksam genomgående broms, eller mellan arbetande lok och sådan vagn, få högst fyra axlar inkopplas på ett ställe. Följaktligen möter ej hinder, att sist i tåg tillkoppla ledningsvagnar till ett antal motsvarande mer än fyra axlar, då dessa vagnar ju ej komma mellan kraftbromsade vagnar, varvid dock är att bemärka föreskrifterna i § 40 mom. 6, att tågets hastighet ej får överstiga 80 km./tim. Överstiger tågets hastighet 80 km./tim. får högst fyra axlar ledningsvagnar om sammanlagt högst 45 ton inkopplas efter den sista verksamma bromsen. Om nu ledningsvagnar till ett axelantal av fyra äro inkopplade mellan vagnar med verksam genomgående broms och det finnes fler dylika vagnar, kunna de tillkopplas sist, varvid gäller nyss nämnd regel.

*godsvagn med fler än 2 axlar*, som är lastad till sådan myckenhet, att axeltrycket uppgår till 15 ton eller däröver, får framföras endast i godståg;

*justeringsvagn*: endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km./tim.;

*kranvagn*: i tåg med hastighet ej överstigande 60 km./tim., såvitt ej axelavståndet är mindre än 3.3 m., då hastigheten ej får överskrida 40 km./tim.;

*ledningsvagn*: vid inkoppling av vagnar med endast ledning för genomgående broms i tåg med större hastighet än 60 km./tim. skall iakttagas,

att axelantalet å ledningsvagnarna icke får överstiga fyra, när inkoppling sker mellan två fordon med verksam genomgående broms eller mellan verksam lok och sådant fordon; samt

att axelantalet å de med verksam genomgående broms försedda vagnar, som skilja en på dylikt sätt inkopplad fyraxlig grupp av ledningsvagnar från varje annan på samma sätt inkopplad fyraxlig grupp av ledningsvagnar, icke får understiga fyra;

*snöplog på egna hjul: arbetande*, endast om den går i särskilt snöplogståg och, där fråga är om vingplog, plogen är bemannad; dock att vingplog, monterad å med vanliga vagnshjul, axelfjädrar och fjäderbuffertar försedd vagn, må på banmästarens framställning efter tågledarens medgivande framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 40 km./tim., dock ej omedelbart efter vagn,

upplåten för resande; banmästaren eller av denne beordrad tjänsteman skall i dylika fall medfölja plogen och tillse densamma;

*Anm. 1.* Hinder möter ej att påskjuta tåg med vingplog av senast angivet slag kopplad sist i tåg.

*icke arbetande:* efter banbefälets hos tågledaren framställda begäran i tåg, vars hastighet ej överstiger 40 km./tim., dock att vingplog, monterad på sätt i föregående stycke nämnts, må framföras i tåg med en hastighet av 50 km./tim.; kopplas sist, dock ej omedelbart intill vagn, upplåten för resande, och, då fråga är om vingplog, endast om den är rättvänd och bemannad med en man, som ansvarar för att plogvingarna hållas indragna och plognosen upplyftad; är vingplogen försedd med stängningsanordning för vingarna och plognosen, må den framföras obemannad och utan att vändas, om snöförhållandena så tillåta;

*snöplog, fastskruvad å lok:* lok med dylik snöplog må användas i alla slags tåg; om plogen räcker högre än lokets buffertbalk, får den dock användas, endast om enligt baningenjörens beprövande snöförhållandena så kräva;

*spårrensare, isskrapa: arbetande:* i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km./tim.; kopplas sist; vagnen skall vara bemannad;

*icke arbetande:* i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km./tim.; kopplas sist eller omedelbart före vagnar, som sko-

dessa senare ledningsvagnar också mellan vagnar med verksam genomgående broms och man således får två grupper av ledningsvagnar (vardera om högst fyra axlar), skall iakttagas, att dessa grupper skola skiljas åt genom minst fyra axlar med verksam genomgående broms. Till belysning av dessa föreskrifter lämnas följande exempel, varvid antages att tåget, vars hastighet överstiger 60 km./tim., skall i sin helhet vara genomgångsbromsat; och att således skruvbromsning ej förekommer:

1) Lok, en ledningsvagn, en kraftbromsad vagn, en ledningsvagn, två kraftbromsade vagnar, tre ledningsvagnar, en kraftbromsad vagn och en ledningsvagn; samtliga vagnar äro tvåaxliga. — Detta får ej ske, enär högst fyra axlar ledningsvagnar få inkopplas mellan verksamma kraftbromsar.

2) Lok, en kraftbromsad vagn, två ledningsvagnar, två kraftbromsade vagnar, en ledningsvagn, en kraftbromsad vagn och tre ledningsvagnar (de tre sistnämnda vagnarna ha en sammanlagd vikt av högst 60 ton); — samtliga vagnar tvåaxliga. Detta får ske i tåg med högst 80 km. hastighet.

3) Lok, en fyraxlig ledningsvagn, en fyraxlig kraftbromsad vagn, två tvåaxliga ledningsvagnar, en tvåaxlig kraftbromsad vagn, en fyraxlig ledningsvagn (sistnämnda vagns vikt är 42 ton). — Detta får ske.

la avkopplas å linjen; bemannad, då vagnar följa efter men eljest antingen bemannad eller ock spårrensaren eller isskrapan fastlåst i icke arbetande ställning;

*Anm. 2.* Icke arbetande spårrensare eller isskrapa må efter baningenjörens hos tågledaren framställda begäran framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 80 km/tim., under förutsättning dels att vagnens axelavstånd är minst 4,3 meter, dels att vagnen är bemannad, dels slutligen att vagnen genom vederbörande maskiningenjörns försorg undersökts och befunnits få framgå med nämnda hastighet.

*stångkopplade vagnar:* i tåg, vars hastighet ej överstiger 50 km./tim.; inkopplas i slutet av tåget; medföres i tåget vagn upplåten för resande, skola de stångkopplade vagnarna placeras efter dylik vagn och vara skild från denna genom minst en annan vagn; stångkopplade och efterföljande vagnar få ej användas såsom bromsvagnar;

*Anm. 3.* Ang. backning av tåg med stångkopplade vagnar, se § 41, mom. 3.

*två- eller treaxlig vagn med ett avstånd mellan yttersta axlarna, understigande 4,3 m.:* om den går sist: endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 70 km./tim.;

*Anm. 4.* A dylika vagnar tillhöriga S. J. (med undantag av malmbanans vagnar litt M) kommer efterhand att anbringas ett cirkelrunt, vitfärgat fält vid adressramens ena sida samt å buffertbalken.

*vagn med eldfarlig olja:*  
*vagn med explosiv vara av 1:sta klass:* } bestämmelserna här-  
om återfinnas i trafik-  
stadgan och militärt  
järnvägsreglemente;



vagn lastad med tyngre gods av större längd (såsom räler, bjälkar o. d.):  
öppen vagn med lättantändligt gods (se trafikstadgan):

i tåg, vars hastighet överstiger 60 km./tim., endast efter särskilt tillstånd av tågledaren; ej invid vagnupplåten för resande.

*Mom. 7.* Vagn, för vilken gäller särskild föreskrift angående hastighet eller placering i tåg, märkes med två runda, vitfärgade fält, ett på vardera sidan om adressramen samt å buffertbalken, angivande, att föreskriften finnes påmålad vagnen.

*Mom. 8.* Vid sammansättning av godståg skall tillses, att för tågbefälhavaren, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor av banan.

*Anm. 1.* Vid vagnuttagning få fordon efter beprövande av den, som begärt uttagningen, inkopplas oberoende av vad i denna paragraf är föreskrivet om tågbildning.

## Kap. V. Tågs expedierande och framförande.

### § 44.

*Driftplats  
bevakande.*

Stationer och icke automatiska blockposter skola vara bevakade, då tåg skall ankomma eller avgå, då tåganmälan kan ifrågakomma eller då linjeblockeringsåtgärder skola vidtagas.

Signalplatser och med huvudsignal utrustade lastplatser skola vara bevakade, då så erfordras för signalens manövrerande.

*Anm. 1.* Från dessa bestämmelser kan undantag meddelas på sätt finnes stadgat i §§ 86—96.

## § 45.

*Mom. 1.* Stationsföreståndare skall dagligen inspektera bangården och därvid särskilt uppmärksamma, om växlar, signalinrättningar och andra säkerhetsanläggningar befinna sig i fullt användbart skick. Är dylik anläggning i olag, skola åtgärder omedelbart vidtagas för felets avhjälpande ävensom åtgärder för tryggande av säkerheten, intill dess felet avhjälpes.

*Daglig inspektion.*

*Mom. 2.* Varje afton och dessutom vid stark blåst även å annan tid av dygnet skall stationsföreståndare tillse, att behöriga försiktighetsmått äro vidtagna till förhindrande av att fordon komma i drift. Vid dylika tillfällen skola sålunda — oavsett förekomsten av spårspärr — vagnarna vara säkert förstängda och, därest broms finnes, även bromsade.

*Mom. 3.* Enligt trafikinspektörens medgivande kan inspektionen enligt mom. 1 och 2 i skälig omfattning uppdragas åt annan tjänsteman än stationsföreståndaren.

*Mom. 4.* Å annan driftplats än station skall platsvakten utföra motsvarande inspektion.

*Anm. 1.* Angående inspektion å ständigt obevakad driftplats med huvudsignal, se § 93, mom. 5.

## § 46.

*Mom. 1.* Tågklarare (stations- eller platsvakt) skall i största möjliga utsträckning personligen utföra de i gällande säkerhetsbestämmelser angivna göromålen med tågs expedierande. Bland annat skall han själv manövrera inrättning för frigivande såväl av in- eller ut-

*Säkerhets-  
tjänstens  
handhavande  
i allmänhet.*

fartssignaler som av tågvägsförregling samt personligen handhava nycklar till tågvägslås eller tågvägsspärr och i största möjliga utsträckning själv manövrera ställverket. Stationsvakt skall, i den mån andra nödvändiga göromål medgiva, passa ban- och sektions-telefon.

*Anm. 1.* Nyckel till tågvägslås eller tågvägsspärr får icke lämnas kvarsittande i låset resp. spärren.

*Mom. 2.* Vid varje station skall antingen i särskild »Plan för säkerhetstjänsten» eller också i den allmänt gällande turlistan finnas noggrant angivet, huru de göromål, som tillkomma tågklarare (stationsvakt), tågvägsklargörare, tågvägsinspektör och signalvakt, skola fördelas på olika tjänstgöringsturer och tjänstemän.

Hinder möter ej, att samma tjänsteman utför flera slag av nu nämnda göromål, dock skall tågvägs klargörande och inspekterande utföras av olika personer, så framt ej klargörandet sker från av tågklararen (stationsvakten) själv manövrerat ställverk eller trafikinspektören annorlunda medgivit.

*Mom. 3.* Order, som beröra trafiksäkerheten, skola delgivas därav berörd underlydande driftplatspersonal på betryggande, av trafikinspektören godkänt och i plan för säkerhetstjänsten angivet sätt.

*Mom. 4.* Å varje station och blockpost skall föras en överlämningsbok, i vilken skall enligt utfärdade anvisningar antecknas ett kort sammandrag av order rörande särskilda tåganordningar eller andra order eller meddelanden, som röra tågklararens (stations- eller platsvakts) verksamhet. Både den avlöste och den avlösande tågklararen (stations- eller plats-

189/30

§ 46.

I mom. 3 har intagits föreskrift, att trafiksäkerheten berörande ordrer skall delgivas därav berörd driftplatspersonal på betryggande, av trafikinspektören godkänt sätt, vilket skall vara angivet i plan för säkerhetstjänsten.

De i gamla upplagan här och där förekommande bestämmelserna om skyldighet att underrätta vederbörande stationspersonal ha ersatts med denna allmänna föreskrift. Av mom. 5 framgår, att tågklare rare (stations- eller platsvakt) vid tågs in- eller utfart ej nödvändigtvis behöver vistas å plattformen, utan kan han även uppehålla sig i närheten av densamma, för att ha uppmärksamheten riktad på tåget, såvitt ej annat tjänsteärende fordrar hans närvaro å annat håll.

vakten) skola vid varje vaktombyte i överlämningsboken anteckna sina signaturer. Komma vakterna i omedelbar följd, skall överlämningen dessutom ske muntligt.

Å station, där föreståndaren i regel personligen handhar expedieringen av alla tåg under dygnet, behöver anteckning i överlämningsboken ske endast, då överlämning av tjänsten äger rum.

Överlämningsbok skall jämväl föras i ställverkshus, om trafikinspektören anser erforderligt.

*Mom. 5.* Under den tid, då tåg är på ut- eller ingående inom driftplats spårområde, skall tågklareren (stations- eller platsvakten) hava sin uppmärksamhet riktad på tåget och för detta ändamål vistas å plattformen eller i närheten av densamma, såvitt ej annat tjänsteärende oundgängligen fordrar hans närvaro å annat håll.

Om vid enmansstation infartssignalen är ur bruk eller order där skall givas till tåg eller tåg väntas ankomma å högerspår, må tågklareren (stationsvakten) visa avgångssignal till genomfartståg vid infartssignalen resp. stationsgränsen.

Efter trafikinspektörens medgivande må tågklareren (stations- eller platsvakten) i övrigt uppehålla sig i ställverkshus eller vid huvudsignal för ställverkets resp. huvudsignalens manövrering, under förutsättning att av honom från nämnda plats given signal till tåget kan iakttagas av tågpersonalen och att olägenhet eller hinder därför icke möter. Tågpersonal skall av trafikinspektören under rättas om att dylikt medgivande lämnats.

## § 47.

*Stationsur.* Stationsur skall regleras efter särskilt föreskriven, allmän tidssignal.

## § 48.

*Belysning & personplattform.* Personplattform skall vid alla driftplatser, utom obemannade hållplatser, i mörker hållas belyst, då den är upplåten till allmänhetens begagnande.

## § 49.

*Order till tåg.* *Mom. 1.* För meddelande till tågchefhavare och förare av skriftliga order och underrättelser skola, då ej för särskilt fall undantag är erforderligt, användas särskilt inrättade formulär. Dessa order, vilka skola vara fullt tydligt utskrivna, undertecknas av tågklarararen (stationsvakten), och föreskrivna kvitton tecknas å ett exemplar, som förvaras å stationen.

*Anm. 1.* Vid personalavbyte skall frånträdande tågpersonal till den tillträdande överlämna erhållna order, som gälla den sistnämndas tjänst. Har ordern erhållits mot kvitto, skall den vid avlösningen överlämnas mot kvitto, som lämpligen lämnas i den avlöstes anteckningsbok. Därest vid avlösning personlig orderöverlämning vederbörande tjänstemän emellan icke kan äga rum, skall orderöverlämningen ske genom tågklarararen.

*Mom. 2.* När förare å tåg samtidigt tjänstgör som tågchefhavare, skola alla order och underrättelser, som jämlikt denna Säkerhetsordning skola delges såväl föraren som tågchefhavaren, delges biträdet, om sådant medföljer.

Vid behandlingen av definitionen & ordergivningsstation framhölls, att till dylik station skulle utses station, där tågpersonalavbyte förekomme, för att överlämning av order tågpersonalen emellan skulle undvikas. Alla sådana stationer kunna dock ej utses till ordergivningsstationer, varför bestämmelse måste finnas angående sättet för överlämning av order, när personlig orderöverlämning ej kan ske. Detta är ju särskilt fallet beträffande lokpersonalen; tågloket kopplas från och växlas in på ett annat spår och det andra loket växlas till tåget; lokpersonalen träffas ej. I detta och andra fall, när sålunda personlig överlämning ej kan ske, föreskrives i nya upplagan att överlämningen skall ske genom tågklararerna. Har man mottagit en order mot kvitto, har man rätt att fordra kvitto vid överlämning av ordern.

Mötesorder — liksom en hel del andra för trafiksäkerheten viktiga order, — skola överlämnas till såväl tågbefälhavaren som föraren. Härigenom får man den s. k. dubbla säkerheten; säkerheten blir ej beroende av endast en tjänsteman. Vid delgivning av order till ensamt lok eller till åg utan konduktörspersonal blir det endast föraren som erhåller ordern. I instruktionen för lokpersonal är dock föreskrivet, att föraren skall meddela biträdet (eldaren) alla trafiksäkerheten berörande order, som han erhåller. Nu har i nya upplagan bestämts, att alla order, som skola delges såväl föraren som tågbefälhavaren, skola delges biträdet, om sådant medföljer å tåg, där föraren samtidigt tjänstgör som tågbefälhavare.

Då order eller underrättelse till tåg meddelas å en föregående station, skall detta alltid ske skriftligen och mot kvitto; meddelas den å eller utanför den driftplats, som ordern avser (order å egen station), får detta ske muntligen, om ej annat uttryckligen säges. Har ordern meddelats å en föregående station, skall underrättelse lämnas till berörd driftplats att delgivning skett. Har sådan underrättelse ej ingått och kan genom förfrågan hos ovannämnda station visshet ej vinnas, huruvida delgivning skett, skall ordern ges å egen station.

#### § 50.

Enligt gamla upplagan skulle order till föraren om ändrat tågspår delges helst å en föregående station, där tåget hade fast uppehåll. I nya upplagan har föreskrivits, att tågklareren (stationsvakten) å station där spårändringen skall ske, skall ombestyras (helst sålunda genom ordergivningsstation) att föraren underrättas (jfr dock § 52 mom. 2, anm. 1). Har tillfällig eller ändrad tjänstetidtabell utfärdats, varigenom ändring av tågspår blir nödvändig för annat tåg (såsom vid uppkommande eller bortfallande möte eller förbigång) åligger det ordergivningsstationen att utan särskild order underrätta berört tågs förare om ifrågakommande spårändring. I det fall att tågklareren (stationsvakt) skall ombestyras ordergivningen och denna ej kan ske genom ordergivningsstation, kan annan station anmodas delge föraren ordern; sålunda ej nödvändigtvis av station, där tåget har fast uppehåll.



*Mom. 3.* Då order eller underrättelse till tåg meddelas å en föregående station, skall detta alltid ske skriftligen och mot kvitto. Sådan ordergivning bör om möjligt ske å ordergivningsstation. Gäller meddelandet driftplats, skall underrättelse dit lämnas, att delgivning skett. Har sådan underrättelse ej ingått och kan genom förfrågan hos ovannämnda station visshet ej vinnas, huruvida delgivning skett, skall tågklararen (stations- eller platsvakten) vid driftplatsen ifråga delgiva tåget ordern eller underrättelsen. Gäller meddelandet ställe å linjen, som ej är driftplats, och har tåget delgivits underrättelsen å en längre bort belägen station, skall meddelande om delgivningen lämnas den station, varifrån tåget skall utgå å ifrågavarande linje. Har sådant meddelande ej dit ingått, skall denna station underrätta tåget.

Då order eller underrättelse till tåg meddelas å eller utanför den driftplats, som ordern eller underrättelsen avser, får detta ske muntligen, om ej annat uttryckligen föreskrivits.

## § 50.

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

Genomfartståg bör i regel intagas på huvudtågväg.

I övrigt bör så ordnas, att vid möte eller förbigång mellan personförande tåg det enligt resp. tjänstetidtabeller först ankommande tåget samt vid möte eller förbigång mellan ett personförande och ett icke personförande tåg det personförande tåget intages å ett spår, som

*Bestämmande av tågspår.*

är beläget närmare stationshuset än det spår, å vilket det andra tåget intages. Denna föreskrift behöver dock icke tillämpas å stationer, där allmänhetens tillträde till plattformar förmedlas genom tunnel eller bro.

*Mom. 2.* Har bestämmelse ej meddelats angående tågspår, skall tågklararen (stationsvakten) bestämma detta.

Tågklarare (stationsvakt) äger att undantagsvis, då omständigheterna så påkalla, frångå meddelad föreskrift om tågspår och bestämma annat dylikt.

*Mom. 3.* När ändring av tågspår för visst tåg vidtages, skall tågklarare (stationsvakt) ombestyras att föraren underrättas (jfr dock § 52, mom. 2 anm. 1). Sistberörda åtgärd behöver ej vidtagas, om tågledarens order om spårändringen delgivits ordergivningsstationen, som i så fall skall underrätta föraren.

*Anm. 1.* Om ändring av tågspår för i tidtabellsboken intaget tåg angivits i tillägg till tidtabellsboken, skall ändringen anses delgiven vederbörande förare, när tågledaren meddelat, att i tjänst varande förare kvitterat ifrågavarande tillägg.

## § 51.

*Huvudsignalens manövrering.* *Mom. 1.* Huvudsignal skall normalt visa stoppsignal.

*Anm. 1.* Beträffande undantag från denna bestämmelse, se § 53, mom. 2, och § 89, mom. 6.

*Mom. 2.* Vid driftplats får körsignal för infart givas högst 15 min. före tågs väntade ankomst, därest intet som helst hinder för tågets framsläppande förefinnes och, beträffande station, tågklararen i varje särskilt fall bestämt, i vilken ordning tågen skola intagas.

Lutningsförhållandena kunna vara sådana å egen station, att det är fördelaktigare att ge order till ett genomfartståg å en föregående station, där tåget skall passera. *Det är ej tillåtet*, att vid spårändring giva körsignal till det ändrade spåret, om föraren ej erhållit order om spårändringen, bl. a. av den anledningen, att tåget kan komma att införas med för stor hastighet. Av försignalen framgår endast, att infartssignalen står till kör, men ej till vilket spår

(undantag beträffande linje där försignal med tågvägsvinge finnes), varför föraren ej har anledning antaga annat än att körsignal ges till föreskrivet spår, vadan hastigheten ej minskas förrän vid infartssignalen, då det kan vara för sent, om tåget skall ingå å sidotågväg (40 km:s hastighet).

### § 51.

Därest körsignal med huvudsignal måste visas i förväg för prövning, huruvida förreglings- och signalledningarna äro i brukbart skick och huvudsignalen därefter skall återsättas till stopp, måste denna prövning, vartill medgivande av tågklararen måste inhämtas, vara avslutad minst 10 minuter före tågs väntade ankomst.

Åt genomfartståg, som icke skall kvarhållas å stationen, skall körsignal för utfart visas omedelbart, innan körsignal visas från infartssignalen. Åt annat tåg får körsignal för utfart visas högst 15 min., innan det skall avgå, därest utfartstågvägen och framförliggande tåganmälningsträcka från och med nämnda tidpunkt är klar.

*Mom. 3.* Signalvakt får icke giva körsignal förrän uttryckligt uppdrag härom av tågklararen (stations- eller platsvakten) meddelats för varje särskilt fall. Dylikt uppdrag får lämnas högst 15 min., innan tåg skall framsläppas, varvid tågklararen (stations- eller platsvakten) skall i förekommande fall lämna signalvakten besked om de särskilda förhållanden, som vid tågs framsläppande äro att iakttaga, såvida så ej redan skett.

Dylikt uppdrag meddelas genom frigivande på mekanisk eller elektrisk väg av signal- eller tågväghävstång (-ställare) eller, där tillståndet ej kan meddelas på nämnda sätt, muntligen.

*Anm. 1.* Om muntligt uppdrag att visa körsignal icke kan givas utan menlig tidsutdräkt, må detsamma givas medelst signalen »klart», som skall av signalvakten repeteras.

*Mom. 4.* Körsignal får ej av tågklarare (stations- eller platsvakt) givas eller uppdrag härom åt signalvakt meddelas, förrän

tågvägsinspektion verkställts och tågvägen befunnits klar och betryggad (jfr dock § 73),

bestämmelserna i mom. 2 här ovan äro iakttagna,

bestämmelserna om skydd för den resande allmänheten (§ 58) och om tågs samtida in- och utfart (§ 57) beaktats,

allt i övrigt är klart för tågets framförande.

*Mom. 5.* Har körsignal givits från huvudsignal eller med densamma ersättande signalmedel, skall manövreringsanordningen återställas till normalställning resp. signalredskapet återföras till stoppställning, så snart vederbörande tåg antingen i sin helhet passerat till tågvägen hörande förreglade växelgrupper eller stannat å driftplatsen.

I följande fall må detta dock ske, så snart tåget gått förbi huvudsignalen, såvida icke genom särskild instruktion annat bestämts:

1) om förregling icke är anordnad eller är ur bruk;

2) om säkerhetsanläggning, försedd med tågvägsspärr, tågväglås eller elektrisk tågvägsförregling, är anordnad och förregling av växel i signalledning icke förekommer.

Tågvägsförreglingsfält, tågvägsspärr, tågväglås eller annan inrättning för tågvägens förregling får icke utlösas, förrän vederbörligt tåg antingen i sin helhet passerat till tågvägen hörande förreglade växelgrupper eller stannat å driftplatsen.

*Mom. 6.* Måste körsignal visas med huvudsignal för provning, huruvida förreglings- och signalledningarna befinna sig i brukbart skick, vilken provning bör vara avslutad minst 10 min. före tågs väntade ankomst, skall tågklararens (stations- eller platsvaktens) medgivande inhämtas, vilket medgivande icke får lämnas, förrän tågvägen befunnits klar och betryggad. När signalen därefter återställs till stopp, gäller vad som härom stadgas i mom. 7.

*Mom. 7.* Återtagande av given körsignal må äga rum, dels då så erfordras för undvikande av fara, dels då enligt tågklararens (sta-

a Enligt gamla upplagan skulle huvudsignaltafva resp. handsignallykta alltid anordnas (hjälsignalering), när huvudsignal var ur bruk. Detsamma gäller i stort sett även enligt den nya upplagan; dock har den lätt-naden medgivits, att dylik signalering ej behöver anordnas å utfartssignal, om körsignal ej kan visas från densamma å tåg med fast uppehåll. Hjälsignalering kan ersättas av dvärgsignal.

Om exempelvis körsignal ej kan visas med infartssignal, enär ledningarna frusit, skall sålunda hjälsignalering anordnas å eller invid signalen. Upptäckes förhållandet i så god tid, att underrättelse om förhållandet hinner lämnas till väntat tåg å en föregående station (helst ordergivningsstation) ges körsignal, om tåget får intagas. Har dylik underrättelse däremot ej medhunnits, har föreskrivits att — till undvikande av tåg-stopp utanför stationen i och för lämnande av underrättelse att infartssignalen är ur bruk — växlingssignal skall givas till tåget av signalkarl placerad invid signalen; sålunda i regel framåtsignal men, om tåget skjutes, backsignal. Föraren har då att införa tåget å driftplatsen. Denna växlingssignal innebär ej ett medgivande för föraren att ingå å driftplatsen, ty detta erhålles genom körsignalen från signalredskapet, utan växlingssignalen ersätter den uteblivna underrättelsen till föraren att infartssignalen är ur bruk. Det kan inträffa, att tåget kommer att införas i annat tågspår än det i tjänstetidtabellen föreskrivna. Detta inträffar i det fall, att infartssignalen sättes ur bruk av den anledningen, att körsignal ej kan visas till ett spår, på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet. Om för enkelhetens skull antages, att körsignal med en vinge betyder infart å spår ett, med två vingar till spår två och tre vingar till

tions- eller platsvaktens) beprövande detta på grund av tågföljdsändring eller annan orsak befinnes nödvändigt.

Den i ordningställda tågvägen får dock icke upplösas, förrän visshet vunnits, att annalkande tåg, vars förare möjligen iakttagit körsignalen, stannat.

## § 52.

*Mom. 1.* Om på grund av infartssignals beskaffenhet körsignal eller tydlig, riktig och fullständig stoppsignal ej kan visas, skall signalen sättas ur bruk och i stället stoppsignal med huvudsignaltavla resp. handsignallykta eller dvärgsignal genast anordnas (jfr § 8).

*Åtgärder ad kör- eller stoppsignal på grund av huvudsignals beskaffenhet ej kan visas. Bristfällighet å för-signal.*

Förare å berört tåg bör underrättas om förhållandet å en föregående station.

Kan stoppsignal ej visas och har ovan nämnd underrättelse ej tidigare lämnats, skola, om hinder för tågets intagande eller genomfart föreligger, därjämte två knalldosor skyndsamt utläggas vid den till infartssignalen hörande försignalen eller, om sådan ej finnes, på minst 700 meters avstånd framför infartssignalen och, när tåg väntas, vid infartssignalen placeras en man, som vid behov kan visa stoppsignal mot tåget.

*Mom. 2.* När tåg får intagas, visas å eller invid infartssignalen körsignal med huvudsignaltavla resp. handsignallykta eller dvärgsignal. Har föraren icke underrättats å en föregående station, skall därjämte signal till växlingsrörelse visas av tjänsteman, placerad invid infartssignalen.

*Anm. 1.* Om å station med växelförregling tåg skall intagas å spår, till vilket körsignal med infartssignalen

normalt ej kan visas, kan växlingssignalen tillika innebära en underrättelse, att tåget skall intagas å annat spår än det föreskrivna.

*Mom. 3.* Om körsignal eller stoppsignal icke kan visas med utfartssignal, skall ifråga om genomfartståg och tåg med behovsuppehåll anordnas signalering med huvudsignal-tavla resp. handsignallykta eller dvärgsignal jämlikt mom. 1 och 2. Underrättelse till föraren erfordras ej.

Om stoppsignal icke kan visas åt tåg med fast uppehåll, anordnas signalering på samma sätt och ges underrättelse till föraren å stationen ifråga.

Om körsignal icke kan visas åt tåg med fast uppehåll, ges underrättelse till föraren å stationen ifråga. Signalering med huvudsignaltavla resp. handsignallykta erfordras ej.

*Mom. 4.* När huvudsignal är ur bruk, skola lyktorna i densamma hållas tända i vanlig ordning, om så kan ske, dock endast så vitt stoppsignal visas. Består felet endast däri, att lyktorna i semafor ej kunna tändas, skall å station med växelförregling, körsignal med vinge eller vingar i allt fall givas till vederbörande tåg och tågväg.

*Mom. 5.* Om infartssignal saknas, exempelvis då tåg går å högerspår, skall antingen signalering ske med dvärgsignal eller ock en vakt vara placerad vid stationsgränsen, eller motsvarande punkt vid annan driftplats än station, och till vänster om vederbörande spår, räknat från ankommande tåg. Denne skall visa stoppsignal mot tåget medelst flagga resp. lykta, tills tåget får framsläppas, då stoppsignalen utbytes mot vederbörlig växlingssignal.



spår tre, men tåget en dag måste intagas å spår fyra eller fem, måste infartssignalen sättas ur bruk och hjälpsignalering anordnas. Har föraren då ej kunnat underrättas härom i förväg, förfäres på sätt ovan sägts, d. v. s. växlingsignal visas. I detta fall visar försignalen blinkande grönt sken, då ju infartssignalen står till stopp, och föraren nedbringar tågets hastighet, varför fara ej ansetts föreligga att intaga tåget å annat än det föreskrivna tågspåret. Om det fallet föreligger, att stoppsignal ej kan visas från infartssignalen, exempelvis efter det stationen varit obevakad, skall likaledes hjälpsignalering anordnas och underrättelse lämnas till väntat tåg å en föregående station om möjligt. Har underrättelse ej kunnat lämnas och föreligger hinder för tågets intagande eller genomfart, skall stoppsignalering anordnas med två knalldosor invid försignalen, som ju visar blinkande vitt sken. Det kan inträffa, att de utlagda stoppsignalerna ej explodera eller att föraren ej hör knallen vid explosionen, varför en signalkarl skall, när tåg väntas, placeras vid infartssignalen för att sålunda vid behov visa stoppsignal mot tåget. Nu nämnda föreskrifter skilja sig sålunda från gamla upplagens därutinnan, att knalldosor endast behöva utläggas i det fall, att tåget ej kan intagas å driftplatsen.

Är utfartssignal ur bruk, anordnas hjälpsignalering utom i förut angivna fall. Underrättelse till förare å genomfartståg och tåg med behovsuppehåll erfordras ej, när dylik signalering anordnats. Till tåg med fast uppehåll lämnas underrättelse å stationen ifråga.

(Forts.)

*Mom. 6.* Underrättelse till förare enligt mom. 1 och 3 behöver ej lämnas, om förhållandet är angivet i tjänstetidtabellen eller fråga är om tåg, som skall framgå å högerspår.

*Mom. 7.* Iakttages att lykta i försignal till infartssignal slocknat eller att glaset är sönder eller att skivan ej följer huvudsignalens rörelser, skall vederbörande banvakt eller signalreparatör därom underrättas. Kan felet ej avhjälpas till den tid, då försignalen erfordras för signalering till tåg, skall förhållandet av banvakten anmälas till vederbörande station, som äger vidtaga åtgärder, så att förare å väntat tåg genom förmedling av en föregående station underrättas om förhållandet.

### § 53.

*Mom. 1.* Alla lyktor å en och samma semafor skola vara tända samtidigt.

*Tändning av  
signallyktor*

*Anm. 1.* De undre lyktorna å flervingad semafor med gasbelysning anses tända, då evighetslågan brinner.

*Mom. 2.* Lyktor å huvudsignal skola hållas tända, då tåg skall framgå och under minst 15 min. dessförinnan; lyktor å semafor dock endast då nattsignaler erfordras. För varje särskilt tåg behöva å station endast lyktorna å de huvudsignaler hållas tända, som antingen tillhöra den tågväg, som skall användas, eller ock i tjänstetidtabellen för tåget angivas i signalbild för in- eller utfart.

*Mom. 3.* Signallyktor vid växlar och lyktor i spårspärrsignaler skola hållas tända, då så erfordras för växlingsrörelser. Lyktor i spårspärrsignaler i tågväg skola dessutom hållas tända, då tågvägen skall befaras.

*Mom. 4.* Bomsignallyktor och vattenkranlyktor skola hållas tända:

för tågrörelse, då tåg skall framgå å tågväg eller spår, som berör vägövergång resp. spår, intill vilket vattenkran är uppställd, samt minst 15 minuter dessförinnan;

för växlingsrörelse; då denna berör vägövergång resp. spårsträcka invid vattenkran.

Efter trafikinspektörens beprövande får undantag göras beträffande tändning av vattenkranlykta. Vattenkranen skall då hållas låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

## § 54.

*Växlar läge  
och tågvägs  
ordningsstäl-  
lande.*

*Mom. 1.* Å station skola växlar i huvudtågvägar ävensom till dessa hörande skyddsväxlar och spårspärrar ligga i normalläge, utom när de på grund av tågs eller fordons framförande behöva ligga i omlagt läge.

Anordning för lokal omläggning av centralt omläggbar växel skall vara fränkopplad och låst, då densamma icke användes för växelomläggning.

*Mom. 2.* Å lastplats skola växlar i huvudspår samt till huvudspårs skyddande anordnade växlar och spårspärrar vara låsta i normalläge, utom när de på grund av växling under tågs uppehåll vid driftplatsen eller under vagnuttagning behöva upplåsas och omläggas.

*Mom. 3.* När tåg skall befara viss tågväg, skola växlar i tågvägen i god tid dessförinnan vara lagda för gång å tågvägen samt till tågvägens skyddande befintliga skyddsväxlar och spårspärrar vara lagda i tågvägen skyddande läge.

Lyktor å huvudsignal skola hållas tända, då tåg skall framgå och under minst 15 min. dessförinnan; lyktor å semafor, dock endast då nattsignaler erfordras. Huvudsignal, som utgöres av ljussignal skall sålunda icke hållas tänd hela tiden, utan endast vid tågtid. Visserligen visas ej stoppsignal från denna, när den hålles släckt (jfr § 51 mom. 1), men förare å event. ankommande tåg ha likväl skyldighet att stoppa framför densamma (§ 72 mom. 1).

Bomsignallyktor vid vägövergång, vars manövreringsanordningar i regel handhavas av personalen å station, skola tändas, då driftplatsen skall vara obevakad.

## § 54.

I gamla upplagan föreskrefs, att växlar i tågvägar skulle såsom regel ligga i normalläge. Enligt nya upplagan skall detta gälla för växlar i huvudtågväg.

Å växel, som är såväl lokalt som centralt omläggbar, skall anordningen för lokalomläggningen vara fränkopplad och hållas låst, då densamma ej användes för växelomläggning. Denna föreskrift har överflyttats från Allmän ställverks- och blockinstruktion. (Asb.). Å station med växlar och spårspärrar, som ej äro förreglingsbara, skall stationsföreståndaren tillse, att ej fler växelnycklar finnas samtidigt utlämnade, än som för varje tillfälle är oundgängligen nödvändigt.

Föreskriften i gamla upplagens mom. 4 att tågklarare, innan han överlämnar tjänsten till stationsvakt, skall tillse, att tågvägen är klar och betryggad, har överflyttats till paragrafen om tågvägsinspektion (§ 55 mom. 12).

Definitionen å tågvägsinspektion har i nya upplagan intagits bland begreppsbestämningarna. Tågvägsbeskrivning, vilken skall enligt fastställt formulär upprättas beträffande varje tågväg — sålunda även utfartstågväg — som ej fullständigt tryggas genom växel- och signalsäkerhetsanläggning, skall tjäna till ledning vid förrättandet av tågvägsinspektionen. I gamla upplagan fanns föreskrifvet, att i tågvägsbeskrivningen skulle anges läget jämväl av växlar i själva tågvägen. Numera skall läget av skyddsväxlar, spårspärrar, vattenkranar etc., angivas; däremot ej tågväxlarnas lägen. Det förutsattes, att den tjänsteman, som har att verkställa tågvägsinspektionen, skall känna till spåren å stationen, så att han vet vilka lägen växlarna måste intaga för att tåget skall ingå å rätt tågväg. Vad man däremot kan vara tveksam om är vilket läge en skyddsväxel, spårspärr etc. skall intaga i visst fall. Därför har bestämts, att tågvägsbeskrivningen skall innehålla uppgift därom.

Tveksamhet har förefunnits dels beträffande skyldigheten att inspektera en "spikad" växel dels ock om dylik växel måste bevakas vid tågs framförande eller om den finge anses såsom läst. Det har inträffat att dylik växel under pågående arbeten blivit bruten och omlagd, så att tåg kommit att ingå å fel spår. I den nya upplagan har intagits en föreskrift därom, att "spikad" växel får anses såsom läst, men måste den alltid lokalt inspekteras. Enligt gamla upplagan skulle — där så lämpligen kunde ske — vid inspektionen tillses att till ifrågakommande försignaler hörande lyktor vara tända, när de skulle användas. Med hänsyn till svårigheten att följa denna föreskrift har densamma borttagits i den nya upplagan.

Härvid skola sådana motväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som ej äro förreglingsbara, vara låsta<sup>1</sup> eller bevakade. Detsamma gäller oförreglade medväxlar, då desamma skola befaras med större hastighet än 40 km./tim. (jfr § 69, mom. 3, c.)

*Mom. 4.* Vid tågs ankomst skall, om möjligt, såväl infarts- som utfartstågvägen hållas klar och betryggad. Vid möte må dock för det tåg, som först intages å stationen, allenast infartstågvägen hållas klar, och skall därvid, om förreglingsanordningarna så medgiva, infartstågväg vara lagd även för det andra tåget.

*Mom. 5.* Växel resp. spårspärr, som kan omläggas allenast från ställverk eller vars omläggning lokalt är därifrån förhindrad, anses — oberoende av avståndet mellan växeln resp. spårspärren och ställverket — vara bevakad, när ställverket är bemannat.

I övrigt anses växel resp. spårspärr vara bevakad, när växelvakten befinner sig så nära, att han kan förhindra dess omläggande.

## § 55.

*Mom. 1.* Kort före varje tågs ankomst eller avgång skall tågvägsinspektion utföras, antingen genom att tågklareren själv inspekterar tågvägen eller genom att han från annan tjänsteman, som av trafikinspektören förordnats till tågvägsinspektör, mottager anmälan, att inspektionen utförts utan anmärkning. Särskild tågvägsinspektör må anlitas, endast då tågklareren ej kan själv utföra

*Tågvägsinspektion.*

<sup>1</sup> Stationsföreståndare skall ordna så, att icke fler nycklar finnas samtidigt utlämnade än som för varje tillfälle är oundgängligen nödvändigt.

detta göromål, och i regel endast efter en på förhand uppgjord plan.

*Mom. 2.* Till ledning vid utförandet av tåg- vägsinspektionen skall stationsföreståndare be- träffande varje tågväg, som ej fullständigt tryg- gas genom växel- och signalsäkerhetsanlägg- ning, upprätta tågvägsbeskrivning enligt fast- ställt formulär. I dylik tågvägsbeskrivning skall angivas de lägen resp. ställningar, som skola intagas av skyddsväxlar, spårspärrar, vatten- kranar etc., för att tågvägen skall vara be- tryggad. Denna tågvägsbeskrivning skall å stationen anslås å lämpliga ställen, såsom sig- nalkurar, tågexpeditioner o. d. samt delgivas tjänsteman, vilken det åligger att klargöra, be- trygga eller inspektera tågväg.

*Mom. 3.* Vid tågvägsinspektion skall tillses:

a) att ifrågakommande tågvägs- och skydds- växlar samt spårspärrar äro rätt lagda och i föreskriven utsträckning låsta eller bevakade, att anliggande tunga i motväxel sluter väl in- till sin stödräl och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl samt att spårspärrsignaler, vändskivor, skjut- bord, lyftkranar och vattenkranar äro rätt ställda;

*Anm. 1.* S. k. »spikad» växel betraktas som låst men skall alltid lokalt inspekteras.

b) att tågvägen är hinderfri, att järnvägs- fordon, tralla, eller större motordressin från tillstötande spår eller vändskivor icke kunna komma in i tågvägen, att till tågvägen hö- rande säkerhetsspår är fritt från dylika for- don och att lyktor i spårspärrsignaler, vid vat- tenkranar o. d. ställen, vilka höra till resp. be- finna sig invid tågvägen, äro tända i föreskri-

Den i mom. 3 a) föreskrivna delen av tåg-  
vägsinspektionen d. v. s. tillsynen att väx-  
lar och spårspärrar intaga rätta lägen m. m.  
får ifråga om tågväg, som fullständigt  
tryggas genom växel- och signalsäkerhets-  
anläggning, ske genom att tillse att veder-  
börlig körsignal visas. Finnes dylik an-  
läggning, kan körsignal ej visas, om växel  
eller spårspärr intager felaktigt läge, var-  
för det endast gäller att tillse att rätt  
signalbild visas. Denna del av inspektionen  
kommer i dessa fall sålunda att utföras i  
samband med att körsignal visas. Sedan  
någon tid tillbaka intages föreskrift hur  
tågvägsinspektion skall verkställas i den för  
stationen utfärdade instruktionen för sä-  
kerhetsanläggningen. Den i mom. 3 b) fö-  
reskrivna kontrollen att tågväg är hinderfri  
får, om spårledning finnes, verkställas ge-  
nom att iakttaga att ifrågakommande kon-  
trollampor på spårplanen äro tända eller  
motsvarande kontrollanordningar visa före-  
skrivnen bild.

Enligt gamla upplagan kunde trafikin-  
spektören genom föreskrift i tjänstetida-  
bellen för visst tåg vid möte å enmanssta-  
tion med centralt omläggbara växlar ålägga  
tågbefälhavaren å det sist avgående tåget  
att till tågklararen giva signalen "lägg  
om växeln", när tåget inkommit hinderfritt  
i förhållande till det mötande tåget. Detta  
kan numera åläggas tågbefälhavaren jäm-  
väl å andra stationer än enmansstationer  
samt ej blott vid tågmöte utan även vid  
tågförbigång. Är vederbörlig växel endast  
lokalt omläggbar kan han åläggas ombestyras  
omläggningen. Jämväl förare kan på sam-  
ma sätt åläggas att tillkännage, när tågets  
främre del stannat hinderfritt i förhållande



till mötande eller förbigående tåg. Detta tillkännages genom signalen "lägg om växeln" från lokets vissla.

Om för tågväg med förregling huvudsignal ej kan ställas till kör, skall tågvägsinspektion ske, såsom om förregling ej finnes. Det är sålunda ej tillåtet att i dylikt fall enbart tillse att vederbörlig tågväghävstång intager föreskrivet läge. Detta bl. a. av den anledningen, att vissa växlar kontrollförreglas i signalledningen. Å stationer med elektriska ställverk sker förreglingen av tågvägen genom signalställarens omställning.

ven utsträckning eller, om lykta vid vattenkran enligt trafikinspektörens beprövande ej behöver hållas tänd, vattenkranen är låst och nyckeln förvarad på föreskrivet sätt;

c) att tydlig och säker stoppsignal kan visas med ifrågakommande huvudsignaler;

d) att växel- och signalvakter finnas tillstädes vid bestämda platser.

*Mom. 4.* De delar av tågvägsinspektionen, som omnämnas under mom. 3 a), må, då så är möjligt, verkställas genom inspektion av ifrågakommande manövrerings- och låsanordningar i ställverk eller genom att tillse, att förekommande blockerings- eller frigivningsapparater för tågvägarna handhavas på föreskrivet sätt.

Ifråga om tågväg, som fullständigt tryggas genom växel- och signalsäkerhetsanläggning, anses denna del av inspektionen verkställd, när vederbörlig körsignal kan visas.

*Mom. 5.* Den del av tågvägsinspektionen, som avser kontroll å läget av medväxel i utfartstågväg, som icke är förreglingsbar med utfartssignal, anses fullgjord, när växel- eller ställverksvakt genom signalen »klart» eller muntligen till tågklararen eller tågvägsinspektören anmält, att växeln intager rätt läge.

*Mom. 6.* Den del av tågvägsinspektionen, som består i kontroll å att tågväg är hinderfri, skall alltid utföras så, att visshet vinnes därom, att fordon eller andra dylika hinder icke finnas i eller i farlig närhet av tågvägen.

*Anm. 1.* I mom. 3 b) föreskriven kontroll av att tågväg är hinderfri må, beträffande de delar av tågväg, som äro försedda med spårledning, verkställas genom att iakttaga att ifrågakommande kontrollampor på spårplan äro tända eller motsvarande kontrollanordningar visa föreskriven bild.

*Anm. 2.* Tågvägsinspektion i vad avser »andra dylika hinder» innebär ej grauskning av tågväg enbart i syfte att utröna, om last eller andra föremål fallit ned från tåg.

*Anm. 3.* I fråga om tågmöte eller tågförbigång kan trafikinspektören genom föreskrift i tjänstetidtabellen ålägga tågbefälhavaren å det tåg, som sist skall avgå från stationen, att, därest tåget är hinderfritt inkommet i förhållande till det mötande resp. förbigående tåget, genom signalen »lägg om växeln» underrätta tågklareraren därom. Är vederbörande växel ej centralt omläggbar, kan tågbefälhavaren även åläggas ombestyrta omläggningen.

På samma sätt kan förare åläggas att genom signalen »lägg om växeln» med lokets vissla tillkännagiva, att loket stannat hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg.

Inspektion av tågväg i hela dess längd enbart till utrönande därav, att icke smärre stenar eller dylika föremål finnas i växlars, korsningars och moträlers flänsrännor m. fl. ställen, behöver icke utföras mer än två och, där tåg förekommer under tiden kl. 23—5, tre gånger om dygnet. Om dylik inspektion skall ske två gånger om dygnet, bör den första äga rum före ankomsten av det första tåget på morgonen och, om tre inspektioner skola företagas, bör en ske omedelbart före ankomsten av något av tågen under tiden kl. 23—5.

Vad i detta moment stadgats behöver ej tillämpas i fråga om sådan del av tågväg, som är belägen i eller bortom tunnel.

*Mom. 7.* Ställverksvakt må vid behov efter trafikinspektörens medgivande användas som tågvägsinspektör i avseende å kontrollen å samtliga under mom. 3, b) och c) nämnda delar av tågvägsinspektionen. Kan anmälan om dylik tågvägsinspektion ej lämpligen lämnas till tågklareraren, må denna anmälan bortfalla,

om föreskrift givits, att sålunda utförd tågvägsinspektion utgör villkor för att ställverksvakten får visa körsignal eller lämna medgivande till annat ställverk att visa körsignal.

*Mom. 8.* Frigivning av tågväg genom medgivandes lämnande å tågvägsspärr, tågvägslås eller annan frigivningsapparat får icke verkställas, förrän tågvägsinspektion enligt mom. 3, b), c) och d) är utförd.

*Mom. 9.* Om för tågväg med förregling huvudsignal ej kan ställas till kör, skall tågvägsinspektion ske, såsom om förregling ej finnes.

*Mom. 10.* Då lyktor å infartssemafor skola hållas tända, må den del av tågvägsinspektionen, som nämnes i mom. 3, c), utföras på det sätt, att tågvägsinspektören genom att iakttaga skenen bakåt ser efter, att å lyktor med fast sken ljuset bakåt icke är till någon del avbländat och å lyktor med blinkande sken, blinkljus framträder i översta lyktan. Användes oljebelysning i lyktorna, må ifrågavarande del av tågvägsinspektionen icke verkställas på nyss nämnda sätt, såvida icke den tjänsteman, som är ålagd att sköta tändningen och släckningen av lyktorna, anmält till vederbörande tågvägsinspektör, att signalglasen äro rena och i fullgott skick och lyktorna i god ordning och fullt upphissade.

Ifråga om ljussignaler kan denna del av inspektionen ske genom iakttagande av kontrolllamporna.

*Mom. 11.* Å station, där särskilt växlingslok finnes eller där tåglok utför växling vid annat tågs ankomst eller avgång, skall stationsföreståndaren bestämma, när tågvägsinspektion

tidigast får påbörjas. Uppgift härom skall intagas i »Plan för säkerhetstjänsten».

*Mom. 12.* Vad ovan sagts om tågklarerare gäller å station utan tåganmälningsskyldighet i tillämpliga delar för stationsvakten. Det åligger jämväl tågklarerare att, innan han överlämnar tjänsten till stationsvakt, tillse, att tågväg är klar och betryggad.

Vad ovan sagts om station och tågklarerare gäller i tillämpliga delar annan med huvudsignal utrustad driftplats och där tjänstgörande platsvakt.

### § 56.

*Tågs skyddande mot växlingsrörelser.*

*Mom. 1.* Växling utanför stationsgränsen å bansträcka, varå dubbelspårsdrift äger rum, må ej utan tvingande nödvändighet företagas å spåret för ankommande tåg.

När växling utanför stationsgränsen måste äga rum mot tåg, som väntas anlända inom 20 minuter, skall växlingsledare därtill begära tågklarerares medgivande. Lämnar tågklarerare dylikt medgivande, skall han ange en med hänsyn till det väntade tågets läge vald tidpunkt, då växlingen mot tåget senast skall vara avslutad. Denna tidpunkt skall bestämmas så, att växlingen utanför stationsgränsen är avslutad senast 10 minuter före den tidpunkt, då tåget tidigast kan väntas.

*Mom. 2.* Växling i tågvägen för visst tåg eller å spår, som korsar eller mynnar ut i denna tågväg utan att den är skyddad mot rörelsen genom spårspärr eller avvisande växel, får icke utan tågklarerarens för varje gång lämnade medgivande äga rum under de sista 5 minuterna före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas framgå å tågvägen.

Förut gällde att tågklararens medgivande måste inhämtas, när växling utanför stations spårrområde måste äga rum mot tåg, som avgått från närmaste tåganmälningsstation eller eljest väntades anlända inom 20 minuter. Om sålunda mellan stationer ifråga och närmaste tåganmälningsstation fanns stationer, som antingen voro befriade från tåganmälan eller obebakade, kunde ett menligt hinder för växlingen uppstå under rätt så lång tid. I den nya upplagan har därför bestämts, att dylikt medgivande skall inhämtas endast om växling måste äga rum utanför stationsgränsen mot tåg, som väntas anlända inom 20 minuter.

I gamla upplagens § 60 mom. 2 fanns intaget ett uttryckligt förbud att växla i tågväg under de sista 5 minuterna före den tidpunkt, då tåg tidigast kunde väntas framgå öfver tågvägen. Tillika föreskrefs i § 78 att underrättelse skulle lämnas till förare, innan tåg intogs, när tågvägen ej vore hinderfri i hela sin längd eller hinder funnes strax bortom infartstågvägens slutpunkt. Tveksamhet kunde uppstå huruvida växling finge ske bortom infartstågvägens slutpunkt, om tåget underrättades. Nu har i nya upplagens mom. 2 av paragraf 56 en uppdelning skett beträffande växling i tågväg. Man har att skilja på det fall, att växling skall ske i tågvägen (infartstågvägen för ankommande och utfartstågvägen för avgående tåg) och bortom infartstågvägens slutpunkt. Beträffande det första fallet gälla samma regler som förut, d. v. s. växling får ej ske under det tåg är på infart resp. utfart; om växling måste företagas under de sista 5 minuterna före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas framgå å tågvägen, måste tågklararens medgivande inhämtas för varje gång.\*

strax bortom infartstågvägens slutpunkt kan få ske före och under tågs med fast uppehåll ingående å stationen, om menlig tidsutdräkt därigenom kan undvikas och tillstånd därtill lämnats av stationsföreståndaren. Tågklararen får sålunda ej lämna dylikt medgivande. Det torde i regel vara fråga om en regelmässigt förekommande växlingsrörelse vid visst tåg eller viss tåggrupp, varför stationsföreståndaren skall efter prövning lämna medgivande därtill. Växling kan sålunda i vissa fall få ske, medan tåg med fast uppehåll är på ingående å stationen. En annan fråga är i vilka fall tåget måste underrättas om att ingå med försiktighet. Bestämmelserna härom återfinnas i § 73. Såsom allmän regel gäller, att underrättelse till föraren skall lämnas. I två fall behöver dylik underrättelse ej lämnas. Pågår växlingen 200 meter bortom infartstågvägens slutpunkt behöver underrättelse ej lämnas. Dylik underrättelse behöver ej heller lämnas till föraren, om från den punkt, där växlingen pågår, och den punkt, där tågets främstgående del brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, finnes en vägsträcka av minst 200 meter och tåget ej enligt tjänstetidstabellen har större vagnvikt än 300 ton. I alla övriga fall måste föraren underrättas om växlingsrörelsen för att kunna införa tåget med försiktighet. Nu kan inträffa att i tåg, som enligt tjänstetidtabellen skall medföra en vagnvikt av högst 300 ton, har måst inkopplas så många förstärkningsvagnar, att vagnvikten överstiger nämnda tontal. Har tågklararen av någon anledning fått kännedom här om, bör han givetvis underrätta föraren om att ingå med försiktighet på grund av den pågående växlingsrörelsen; men han torde ej hava skyldighet att i varje särskilt fall förvissa sig om att vagnvikten ej överstiger den i tjänstetidtabellen föreskrivna.

25  
 25

Växling strax bortom infartstågvägens slutpunkt må dock enligt stationsföreståndarens beprövande äga rum före och under tågs med fast uppehåll ingående å stationen, om därigenom menlig tidsutdräkt kan undvikas, men skall härvid föraren varskos i de fall, som omnämnas i § 73, mom. 1.

*Mom. 3.* Sedan tågvägsinspektion ägt rum, varom växlingsledare vid behov skall förskaffa sig underrättelse, må fordon icke utan tillstånd framföras å eller över tågvägen, ej heller dithörande tågvägsväxlar, skyddsväxlar, spårspärrar, spårspärrsignaler, vändskivor, lyftkranar och vattenkranar omläggas eller omställas, förrän det tåg, för vilket inspektionen ägt rum, framgått. Dyligt tillstånd lämnas av tågvägsinspektör eller, om tågvägen redan anmälts klar till tågklareraren, av denne.

Tågklarerare eller tågvägsinspektör må redan dessförinnan förbjuda växling i eller över tågväg, om han så anser erforderligt.

*Mom. 4.* Å annan driftplats än tåganmälningsstation må rörelse med fordon utanför spårspärr eller skyddsväxel äga rum endast, då tåg gör uppehåll å driftplatsen för växling samt vid vagnuttagning.

*Mom. 5.* Uppställning av vagnar å tågspår skall i möjligaste mån undvikas. Vagnar, som under växling avställt å ett och samma spår, skola efter växlingens slut genom växlingsledarens försorg sammankopplas sinsemellan, där est så ej redan skett. Därvid skall tillses, att vagnarna stå hinderfritt i förhållande till angränsande tågspår. Vidare skola erforderligt antal bromsar vara åtskruvade. Om tillräckligt antal bromsar ej finnes eller om spåret ligger i lutning eller så av annan anledning befinnes



erforderligt, skall sådan grupp av vagnar vara säkert förstängd med bromsspakar eller genom andra säkra hinder (ej stenar, korta plankstumpar o. d.) å ömse sidor om hjulen.

Undantag från dessa bestämmelser kan av stationsföreståndaren medgivas beträffande sådana spår, där iakttagandet av dessa bestämmelser ej erfordras till förebyggande av fara.

Vid uppställning av vagnar över gångbana bör såvitt möjligt mellanrum lämnas för allmänhetens framsläppande.

*Mom. 6.* Väntas tåg, under det växling pågår, skall växlingsledaren ombestyras, att, där så till skydd för tåget erfordras, fordon bromsas eller förstängas, börande detta så vitt möjligt ske före tågvägsinspektörens ankomst.

*Mom. 7.* Vid annan driftplats än station skall efter slutad växling tågbefälhavaren resp. tillsyningsmannen vid vagnuttagning tillse, att å driftplatsen kvarlämnade vagnar avställas innanför skyddsväxel eller spårspärr och bromsas eller förstängas samt att växlar och spårspärrar därefter återföras i sitt ursprungliga läge.

Undantag från denna bestämmelse kan av trafikinspektör medgivas, därest fullt kompetent personal finnes i tjänstgöring å driftplatsen.

Spårs egenskap av säkerhetsspår skall an-givas i »Plan för säkerhetstjänsten».

## § 57.

*Tågs samti-  
diga in- eller  
utfart vid  
station.*

Under tågs infart å eller utfart från station får annat tåg icke samtidigt befinna sig i rörelse å stationen, vare sig på in- eller utgående, med mindre tågvägarna äro antingen obero-

Uppställning av vagnar å tågspår skall i möjligaste mån undvikas. Å vissa stationer har det visat sig nödvändigt, att mer regelmässigt uppställa vagnar å tågspår, varför spårspärrar måst anordnas i dylikt spår. Vid uppställning av vagnar över gångbana bör såvitt möjligt mellanrum lämnas för allmänhetens framsläppande.

Spårs egenskap av säkerhetsspår skall vara för vederbörande driftplats personal bekantgjort genom föreskrift i "Plan för säkerhetstjänsten".

### § 57.

Paragrafen, vilken behandlar föreskrifterna om tågs samtidiga in- eller utfart vid station, har ej undergått någon förändring. Två tågvägar anses beroende av varandra, om tåg ej kan inkomma i den andra tågvägen annat än genom att backningsrörelse sker. Det bör observeras, att ehuru växel- och signalsäkerhetsomläggning ej lägger hinder i vägen för att intaga ett tåg, medan ett annat tåg är på utgående från samma spår, detta likväl ej får ske. Fråga

har uppstått om två tåg få samtidigt intagas eller avsändas å station, därest tågvägarna äro tryggade mot varandra genom låsning av växellås, till vilka nycklarna endast handhaves av tågklarerare. När dessa tågvägar ej äro genom *förrekläde* växlar tryggade mot varandra, får så ej ske.

För vissa fall har styrelsen medgivit särskilt undantag från bestämmelserna i denna paragraf; företrädesvis i sådana fall då — för att en olycka skulle kunna tänkas uppkomma — så väl det ena som det andra tåget måste "skena" d. v. s. ej kan stoppas vid infartstågvägens slutpunkt.

Sådana delar av spår å station, över vilka den resande allmänheten måste passera, skola avspärras eller bevakas, då tåg- eller växlingsrörelser äga rum däröver. En person, som köpt biljett till ett tåg, är givetvis att räkna till den resande allmänheten.

I anmärkning 2 har tillkommit en bestämmelse om, att föreskrifterna i denna paragraf ej ha avseende å vägövergång i banans plan.

Det är att bemärka, att om körsignal till tåg gives i förväg, vilket ju får ske intill

15 minuter före tågs väntade ankomst, vägövergång med grindar eller bommar, som handhavas av stationspersonal, ej nödvändigtvis behöver avstängas, när körsignalen gives; huvudsaken är att vägövergången är avspärrad, när tåget kommer. Å vissa förreglade stationer är dock så ordnat, att huvudsignal ej kan ställas till kör, förrän grindarna eller bommarna avstänga vägen.

Beträffande tåganmälan är att observera, att frågan "Kan 0 avgå?" ej längre behöver utväxlas.

Anmälan "klart 0" får ej ske tidigare än 15 minuter före vederbörligt tågs tidtabellsenliga avgångstid. I fråga om lokalgodståg, som ej kungjorts såsom personförande och som enligt uppgift i tjänstetidtabellen för tåget får avsändas högst 15 minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden, får "klart 0" anmälas intill 30 min. före den i tidtabellen angivna tiden.

de av eller genom förreklade växlar tryggade mot varandra.

### § 58.

Sådana delar av spår å station, över vilka den resande allmänheten måste passera, skola avspärras eller bevakas, då tåg- eller växlingsrörelser äga rum däröver.

Körsignal åt genomfarståg får ej givas från huvudsignal, förrän dylik bevakning eller avspärrning anordnats.

*Anm. 1.* Där efter trafikinspektörens prövning avspärrning eller bevakning ej lämpligen kan anordnas, skola de resande av stations- eller tågpersonalen varskos, innan tåget framgår.

*Anm. 2.* Förestående bestämmelser avse ej vägövergång i banans plan.

### § 59.

*Mom. 1.* Tåganmälan tillgår på något av följande sätt:

A. Utförlig tåganmälan:

Innan tåg skall avgå från eller släppas förbi tåganmälningsstation eller blockpost, skall tågklararen (platsvakten) vid nästa i tågets farriktning belägna driftplats av dylikt slag, därest han icke är medveten om något hinder för tågets framförande dit, till förstnämnda station eller blockpost hava anmält:

»Klart 0.»

Anmälan »klart 0» får ej ske tidigare än 15 minuter före vederbörande tågs tidtabellsenliga avgångstid. För tåg, som jämlikt § 67, mom. 5 får avsändas 15 minuter före nämnda tidpunkt, må tiden utsträckas till 30 minuter.

När tåg avgått från eller förbisläppts tåganmälningsstation eller blockpost, skall detta genast anmälas till nästa i tågets farriktning belägna driftplats av dylikt slag sålunda:

»0 ut.»

Då tåg fullständigt inkommit till tåganmälningstation eller blockpost och dess slutsignal iakttagits samt infartssignalen återställts till stopp, skall nämnda driftplats anmäla detta till det ställe, varifrån anmälan »0 ut» avlåtits samt till övriga driftplatser, som för tågrörelsens trygghet måste erhålla kännedom här- om. Anmälan avfattas sålunda:

»0 in.»

*Anm. 1.* Skyldigheten att, innan »0 in» anmäles, hava iakttagit, att infartssignalen är återställd till stopp, bortfaller beträffande tåg, som inkommit från sträcka med i bruk varande linjeblockering.

Till anmälan »0 ut» och »0 in» skall fogas uppgift å den tidpunkt, då tåget avgått resp. anlant, såvida denna tidpunkt icke överens- stämmer med den i tjänstetidtabellen angivna tidpunkten.

B. Enkel tåganmälan: Endast »0 ut» och »0 in» utväxlas enligt förestående.

C. Endast »0 in» utväxlas.

*Anm. 2.* Distriktschefen äger att, där så utan fara an- ses kunna ske, medgiva viss driftplats rätt att lämna klart för tåg i förväg oberoende av ovan föreskrivna tidsbegränsning samt att befria enstaka stationer från skyldigheten att avvakta »0 in».

*Mom. 2.* Tåganmälningsskyldighet skall tillkomma samtliga stationer, som ej enligt tjänstetidtabellen för vederbörande tåg äro härifrån befriade, ävensom blockposter.

Station, som befriats från tåganmälningsskyldighet för visst tåg, erhåller utan särskild order sådan skyldighet, om extratåg anordnas, som å stationen möter, förbigår eller förbigås av det förstnämnda tåget eller om tågmöte eller tågförbigång dit förläggas.

*Anm. 1.* Angående tåganmälningsskyldighet vid bandisposition, se § 29.

## Beträffande

sistberörda tåg observeras, att den hittills gällande föreskriften att utförlig anmälan alltid skall utväxlas, när tåget skall avsändas i förväg, ej är intagen i den nya upplagan; ej heller skall vid lämnandet av "klart 0" angivas tidpunkten ("klart 0" kl. 11,30 exempelvis). Anmälan skall sålunda ske såsom för tåg i allmänhet är föreskrivet. Anledningen till att dessa särskilda föreskrifter ej medtagits är den, att om linjen ej vore klar, hinderanmälan måste avgivas. Anmälan "0 in" skall avläsas till det ställe, varifrån anmälan "0 ut" avlästs samt till övriga driftplatser, som för tågrörelsens trygga måste erhålla kännedom härom. Denna föreskrift har så att säga större räckvidd än föreskrifterna i gamla upplagan. Det gäller numera att i varje särskilt fall undersöka vilka driftplatser, som med hänsyn till tågrörelsen, ha behov av anmälan "0 in". Å sträcka med i bruk varande linjeblockering kan "återgivande" ej lämnas och tåg sålunda ej avsändas mot stationen, förrän infartssignalen intager stoppställning, varför i anm. 1 föreskrivits, att skyldighet att iakttaga det infartssignalen blivit återställd till stopp, innan "0 in" anmäles, ej förefinnes å dylika sträckor.

Station, som befriats från tåganmälningskyldighet för visst tåg, erhåller utan särskild order sådan skyldighet, om möte eller förbigång dit förlägges. När tåganmälningskyldighet av annan anledning skall tillkomma driftplatsen, skall tågklaréraren efter mottagandet av ordern härom låta underrätta tågbefälhavare och förare å vederbörliga tåg att tåganmälningskyldighet föreligger. Enligt gamla upplagan ålåg det tågledaren att ombestyrå underrättelsen. Anledningen därtill att jämväl föraren skall underrättas om inträdd tåganmälningskyldighet framgår av en jämförelse

med föreskrifterna i § 72 mom. 11, där det fall behandlas, att tåg måste införas förbi infartssignal i stoppställning & bevakad station och vederbörande tågklarare ej finnes tillstädes. Därest stationen ifråga har tåganmälningskyldighet och tågbefälhavaren har måst utväxla tåganmälan, skall denna därom underrätta föraren, innan avgångssignal gives.

Bestämmelserna i gamla upplagan § 64 mom. 6 att då tåganmälningskyldighet åter inträder för driftsplats, som för visst eller vissa tåg varit befriad från dylik skyldighet, skall tågläget efterhöras genom frågan "Hava tågen 0, 00 etc. framgått?", hava i den nya upplagan intagits bland bestämmelserna om obevakad körning, § 96. Således gäller, att om driftsplatsen förut varit obevakad, skall, innan "klart" anmäles för något tåg, tågläget efterhöras. Har platsen varit bevakad men befriad från tåganmälningskyldighet, har stationsvakten i tåg-tidjournalen infört de tåg, som under tiden framgått, varför "0 in" endast för det sista tåget måste erhållas (jfr mom. 1), innan "klart" lämnas.

Föreskrifterna i gamla upplagan om tåganmälan utväxlande med telegraf ha utgått. Tåganmälan får nu i sin helhet utväxlas medelst telefon.

*Mom. 3.* Tåganmälan skall utväxlas i följande utsträckning:

*I. Å linjer utan linjeblockering.*

A. Enkelspår: utförlig tåganmälan;

B. Dubbelspår: enkel tåganmälan.

Undantag: utförlig tåganmälan skall dock ske:

1) vid enkelspårsdrift: för alla tåg, som framgå under det enkelspårsdrift förekommer, ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret,

2) för tåg, som framgår endast å viss del av en tåganmälningssträcka med undantag dock för påskjutningslok, som återgår från en punkt å linjen,

3) för det tåg, som skall framgå å samma spår närmast efter sådant tåg, som framgått endast å en viss del av en tåganmälningssträcka, däri inberäknat från en punkt å linjen återgående påskjutningslok.

*II. Å linjer med i bruk varande linjeblockering.*

Å såväl enkelspår som dubbelspår: anmälan »0 in»; dock kan även denna anmälan bortfalla efter distriktschefens beprövande.

Undantag: Utförlig tåganmälan skall ske i de ovan under I B 1)—3) angivna fallen;

enkel tåganmälan skall ske, när tågs ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad, när påskjutningslok användes samt i övrigt, när distriktschefen så särskilt föreskrivit.



### III. Å linjer med linjeblockering, som upphört att vara i bruk.

A. Enkelspår: utförlig tåganmälan.

B. Dubbelspår: enkel tåganmälan.

Undantag: Utförlig tåganmälan skall ske i de ovan under I B 1)—3) angivna fallen även för det första tåg, som efter det linjeblockeringen upphört att vara i bruk, framgår å vederbörande spår.

*Anm. 1.* Har distriktschef bestämt, att tåganmälan icke skall utväxlas å bansträcka med linjeblockering, skall, om denna blockering upphör att vara i bruk, anmälan »0 in» utväxlas för det tåg, som närmast före linjeblockeringens upphörande framgått över sträckan (huvudspåret) ifråga.

Innan anmälan »0 in» utväxlats, får plomberingen av vederbörande blockfönster icke brytas och förändring för hand av blockfältets ställning icke vidtagas.

*Mom. 4.* För hjälptåg, som utgår till å linjen stannat tåg och å samma spår som detta, erfordras icke tåganmälan å den tåganmälningssträcka, där det sistnämnda tåget befinner sig.

*Mom. 5.* Anmälan »0 in» och »klart 0» får verkställas endast av tågklarararen (platsvakten) personligen eller på dennes för varje särskild gång givna order. Dylik order meddelas om möjligt skriftligen därigenom, att tågklarararen (platsvakten) inför sin signatur å vederbörlig plats i tågtidjournalen. Kan så ej ske, må ordern meddelas muntligen, men skall den i så fall snarast möjligt på nämnda sätt bekräftas.

*Anm. 1.* Hinder möter ej, att vid personalavbyte en tågklararare (platsvakt) ger »klart» och en annan klarerar tåget.

*Mom. 6.* Vid möte må, till undvikande av tågförsening, sedan »0 ut» anmäls för det i riktning mot mötesstationen gående tåget,

denna begära villkorlig rättighet att avsända det andra tåget genom avlåtande av följande fråga till nästa i detta tågs farriktning belägna driftplats med tåganmälningsskyldighet för tåget:

»Kan 0 avgå, då 00 inkommit?»

Känner tågklararen (platsvakten) vid sistnämnda driftplats intet hinder för tågets framförande dit, skall han, med iakttagande av den i mom. 1 föreskrivna tidsbegränsningen, till svar anmäla:

»Då 00 inkommit, klart 0».

*Anm. 1.* Jfr mom. 1, anm. 2.

*Mom. 7.* Vid enkelspårsdrift å dubbelspår skola för det första tåg, som framföres å högerspår meddelandena enligt mom. 1 resp. mom. 6 avfattas sålunda:

»Kan 0 avgå å högerspår (då 00 inkommit)?» och

»(Då 00 inkommit) klart 0 å högerspår.»

*Mom. 8.* Då tåg framgår med påskjutningslok, som icke är kopplat till tåget, skola av varje driftplats med tåganmälningsskyldighet, som beröres av dylikt tåg jämte åtföljande påskjutningslok, till de i tåganmälan ingående meddelandena fogas orden:

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

Återgår efter avslutad påskjutning lok från en punkt å linjen, skall, sedan loket inkommit till närmaste tåganmälningstation eller blockpost, denna driftplats till närmaste i det påskjutna tågets farriktning belägna driftplats av dylikt slag genast anmäla:

»Pålok från 0 in.»

Först sedan denna anmälan ingått, får

»0 in» anmälas för det tåg, som å en del av tåganmälningssträckan haft påskjutning.

Återgår påskjutningslok över hel tåganmälningssträcka, utväxlas tåganmälan för detsamma på sätt för tåg i allmänhet är stadgat.

*Mom. 9.* Behöver anmälan »klart 0» eller »0 ut» återkallas, skall härvid användas formen:

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

### § 60.

Tillfälligt  
inträdande  
tåganmäl-  
ningsskyl-  
dighet.

När tåganmälningsskyldighet, utan att be-  
tingas av bestämmelsen i § 59, mom. 2, and-  
ra stycket, av viss anledning skall tillkom-  
ma sådan driftplats, vilken enligt tjänstetida-  
bellen förut icke har sådan skyldighet, skall  
tågklararen efter mottagandet av order här-  
om låta underrätta tågbefälhavare och förare  
å vederbörande tåg, att tåganmälningsskyl-  
dighet föreligger. (Jfr § 72, mom. 11).

189/  
30

### § 61.

Hinder-  
anmälan.

*Mom. 1.* Har tågklarare eller platsvakt vid blockpost funnit hinder för tågs framförande å viss tåganmälningssträcka föreligga eller har anmälan om dylikt hinder till honom ingått, skall han omedelbart till närmaste på andra sidan om hindret belägna tåganmälningsstation och till mellanliggande bevakade driftplatser med huvudsignal anmäla:

»Hinder för tåg»,  
samt i korthet uppgiva hindrets art.

§ 60.

Föreskrifterna i gamla upplagans § 65  
mom. 2 återfinnas i nya upplagans § 67  
mom. 3.

Utan om tillämplig skyldighet skall av veder-  
lämnas gånväl till närmaste tillämpliga gestation-  
insebidet.

Paragrafen behandlar anmälan om hinder för tåg samt återkallande av hinderanmälan. Hinderanmälan skall utväxlas mellan tåganmälningsstationer och blockposter, som begränsa den bansträcka, varå hindret finnes, varjämte anmälan jämväl skall ställas till mellanliggande bevakade driftplatser med huvudsignal. Av mom. 4 framgår i vilken ordning hinderanmälan skall ske vid bandisposition. Såsom allmän regel gäller härvid, att de stationer, mellan vilka dispositionen skall äga rum, hava samma skyldighet att anmäla hinder, förutsatt att dessa stationer äro tåganmälningsstationer. Äro gränsstationerna endast bevakade vid dispositionen, åligger denna skyldighet de båda, å ömse sida om dispositionssträckan närmast belägna stationer, som hava tåganmälningsskyldighet för det första efter dispositionen framgående tåget. Vid vagnuttagning från station skall hinderanmälan avlätas, då fordonen utföras och av den station, varifrån de utföras, givetvis under samma förutsättning, nämligen att stationen ifråga är tåganmälningsstation. Vid avkoppling från tåg skall — såsom vid bandispositionsparagrafen framhållits — anmälan dock ej avlätas, förrän anmälan "O in" ingått från nästa tåganmälningsstation. Enär det är sistnämnda station, som först får kännedom om avkoppling blivit verkställd, torde denna station vara närmast till att anmäla hinder.

*Mom. 2.* Tågklarare eller platsvakt vid blockpost, till vilken anmäls eller vilken genom undersökning själv funnit, att hinder för tågs framförande å viss tåganmälningssträcka blivit undanröjt, skall återkalla hinderanmälan genom att anmäla:

»Hindret undanröjt»,

samt lämna i övrigt erforderliga upplysningar.

*Mom. 3.* Beträffande dubbelspår skall i anmälningarna tydligt uppgivas, huruvida hinder föreligger å båda spåren, eller i motsatt fall, å vilket av spåren hindret förekommer.

*Mom. 4.* Vid vagnuttagning från station skall hinderanmälan avlåtas, då fordon utföres, och av den station, varifrån det utföres. Vid avkoppling från tåg skall hinderanmälan dock ej avlåtas förrän anmälan »0 in» ingått från nästa tåganmälningsstation.

Vid arbete av klass A eller vagnuttagning från lastplats hava de stationer, mellan vilka dispositionen skall äga rum, samma skyldighet att anmäla hinder, när dispositionen börjar.

Kan i dylikt fall anmälan om hinder icke avlåtas, när dispositionen börjar, på grund av att endera eller bägge stationerna då äro befriade från telegrafpassning, må anmälan om hinder avgivas, innan telegrafpassningen upphör.

*Mom. 5.* Skyltar med påskriften »Hinder å sträckan M—N» (stationernas namn) skola vid de telegraf- och telefonapparater, varmed tåganmälan rörande sträckan ifråga utväxlas, ävensom å linjeblockapparat hållas uppsatta, sedan hinderanmälan skett, tills denna återkallats.

## § 62.

*Tågtid-  
journal.*

Tåganmälan och hinderanmälan skola införas i tågtidjournalen i enlighet med därför särskilt meddelade anvisningar.

## § 63.

*Tågs be-  
manning.  
Befäl å tåg.*

*Mom. 1.* Tåg skall vara bemannat med, förutom lokpersonal, tågbefälhavare och det antal tjänstemän, som erfordras för tågets säkra framförande.

Å tåg, som består av endast lok eller som medför högst fyra vagnsaxlar, kan föraren tillika vara tågbefälhavare.

*Anm. 1.* Från dessa bestämmelser kan undantag med-  
givas på sätt finnes stadgat i § 99.

*Mom. 2.* Tågbefälhavaren skall utöva högsta befälet över den övriga tågpersonalen, så länge tåget befinner sig å linjen.

*Anm. 1.* Ang. tillsyningsman å kruttåg, se Gods-  
transportföreskrifter, del 1, Bil. K.

## § 64.

*Loks och  
motorvagns  
bemanning.*

*Mom. 1.* Lok skall, med de undantag, som i § 98 stadgas, vara bemannat med en förare och ett biträde.

*Anm. 1.* Utan hinder av förestående må dock flytt-  
ning av ensamt lok för smörjning eller annan loksköt-  
sel företagas, när loket är bemannat med endast förare  
eller biträde med utbildning för linjetjänst.

E Då tåg framföres av två elektrolok, vilka äro elektriskt sammankopplade, så att båda loken kunna manövreras från ettdera av dem, behöver det bakre loket icke vara bemannat. Äro loken icke på dylikt sätt hopkopplade, skall det bakre vara bemannat med minst en man.

*Mom. 2.* När lok är i tjänst, få ej förare och biträde samtidigt vara borta därifrån, utan

### § 63.

Tåg skall i regel vara bemannat med särskild konduktörspersonal. Från denna allmänna regel ges dock undantag beträffande dels tåg som bestå av endast lok (vare sig ett eller flera) eller som medför högst fyra *vagns*-axlar — med eller utan resande — dels ock övriga tåg, för vilka trafikinspektören så bestämt (§ 99). Å dessa tåg skall föraren tjänstgöra såsom tågbefälhavare. För att ett tåg enligt trafikinspektörens beprövande skall få framföras utan särskild konduktörspersonal, erfordras, att lok, som framför tåget, är bemannat med såväl förare som biträde eller ock att tåget utgöres av motorvagnståg.

### § 64.

Lok skall i regel vara bemannat med förare och biträde. Ensamt lok, som för smörjning eller annan lokskötsel behöver flyttas (inom stallområde), kan vara bemannat med endast en man — förare eller biträde med utbildning för linjetjänst. Tåglok kan bemannas med enbart förare efter styrelsens i varje särskilt fall lämnade medgivande (§ 98). Om tåg framföres av två elektrolok, som äro särskilt sammankopplade, så att båda loken kunna manövreras från ettdera av dem, behöver endast det främre loket vara bemannat. Om loken ej äro så sammankopplade, kan likväl det bakre vara bemannat med endast en man.



skall endera alltid uppehålla sig på eller tätt invid loket. Finnes å lok endast förare, får denne icke avlägsna sig därifrån förr än annan person övertagit bevakningen av loket.

*Mom. 3.* Förare å motordrivet lok eller å motorvagn får ej avlägsna sig från den plats, varifrån drivmotorerna manövreras, utan att hava omöjliggjort deras igångsättning av obehörig person.

### § 65.

Utan tillstånd av vederbörande distriktschef får ingen taga plats å lok (motorvagns maskinrum eller manöverhytt), med mindre sådant är för utövning av hans tjänst erforderligt. Flera personer äga ej färdas å lok, än utrymmet enligt förarens beprövande skäligen medgiver.

*Rätt att taga plats å lok eller i motorvagns maskinrum.*

### § 66.

*Mom. 1.* Tågs sammansättning och utrustning skall ombesörjas under tillsyn och ansvar av tågklarare eller annan därtill särskilt beordrad tjänsteman.

*Tågs tordningställande.*

*Mom. 2.* Tågpersonalen skall, sedan tåg iordningställts, övertaga tåget och i de avseenden, som här nedan angivas, kontrollera eller besörja dess sammansättning, utrustning och bemanning.

*Mom. 3.* Förare skall

a) tillse att bestämda effekter finnas å loket eller att resp. förvaringslådor äro plomberade,

b) ombesörja, att loket förses med föreskrivna signaler,

c) kontrollera och ansvara för kopplingen mellan loket och närmaste fordon,

d) undersöka den genomgående bromsrättningen, där sådan finnes, enligt härför gällande föreskrifter,

e) kontrollera, att det av tågbefälhavaren uppgivna axelantalet icke överstiger det tillåtna,

f) med ledning av tågbefälhavarens uppgifter kontrollera, att bromskraften är tillräcklig,

g) om han funnit hinder möta för tågs avgång, omedelbart underrätta signalgivaren härom.

*Mom. 4.* Tågbefälhavare skall

a) tillse, att tåg är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat (se bilaga 1) och bemannat samt att tåget blir försett med föreskrivna signaler, i vad dessa åligganden ej tillkomma föraren enligt mom. 3,

*Anm. 1.* När två- eller treaxlig vagn framföres sist i snabbgående tåg, skall tågbefälhavaren ägna särskild uppmärksamhet åt att kopplet blir hårt åtdraget.

b) meddela föraren uppgift enligt fastställt form. å axelantalet, uppgifter, som erfordras för kontroll därå, att bromskraften är tillräcklig, samt uppgift å sådana i tåget gående fordon (t. ex. stångkopplade vagnar), som kunna påkalla särskild försiktighet vid tågets framförande,

c) anvisa övrig konduktörspersonal samt bromsare deras platser,

d) kontrollera, att de skruvbromsar, som skola bemannas, befinna sig i fullt brukbart skick, samt, om så ej är förhållandet, anmäla detta till tågklarareraren (stations- eller platsvakten) samt på bromskurens dörrar eller på båda sidor av vagnen med kritpåskrift tydligt angiva, att bromsen är obrukbar.

*Anm. 2.* Ang. fullgörande av tågbefälhavarens åligganden å tåg utan konduktörspersonal se § 99.

Av en jämförelse mellan bestämmelserna i gamla och nya upplagan framgår, att tågklararen är ansvarig för tågs sammansättning och utrustning, om ej annan tjänsteman därtill särskilt beordrats, samt att tågpersonalen (sålunda lok- och konduktörspersonalen) har att övertaga tåget, efter dess iordningsställande jämväl å mellanstation och att i de avseenden, som i paragrafer närmare anges, kontrollera eller ombesörja tågs sammansättning, utrustning och bemanning. Beträffande tåg, som framföres utan konduktörspersonal, gäller, att tågklararen jämväl har skyldighet att fullgöra de åligganden, som av tågbefälhavaren skola utföras å utgångs- eller annan station, därest ej enligt den för stationen gällande arbetsordning eller efter order för varje särskild gång detta åligger annan tjänsteman. Det är att observera, att jämväl föraren har skyldighet att med ledning av de uppgifter, som av tågbefälhavaren lämnas, kontrollera att bromskraften i tåget är tillräcklig.

Den i bilaga 1 till gamla upplagan intagna förteckningen å effekter, som skola finnas å lok i tågtjänst och motorvagn, finnes numera intagen i "Instruktion för lokpersonal" (särtryck n:r 27).

För att markera att tågbefälhavaren har skyldighet att anmäla, att tåg är klart för avgång ej blott å station, där tåget gör uppehåll, utan även å utgångsstation för tåget, har i nya upplagan föreskrivits att dylik anmälan skall ske när stillastående tåg är klart för avgång från driftplats. I fråga om tåg utan konduktörspersonal skall signalen "klart för avgång" ej visas av föraren (§ 99), men föraren får givetvis ej efterkomma

\* I sista artikeln har under § 57 insmugit sig ett tryckfel. Det står där, att två tågvägar anses "beroende" av varandra etc.; skall vara "oberoende av varandra".

en given avgångssignal, förrän alla betingelser för tågets avgång äro förhanden och sålunda bl. a., där tåget skall möta annat tåg, sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits. Eftersom särskild tåg-befälhavare ej finnes å dylikt tåg, torde denna skyldighet även åvila biträdet, som ju skall delges alla de order och underrättelser (sålunda även tillfällig tjänstetidtabell) som enl. Säkerhetsordningen skola delges såväl föraren som tåg-befälhavaren.

När allt är klart för tågs avgång från driftplats, skall avgångssignal givas till tåget, dock ej till genomfartståg vid hållplats, lastplats eller signalplats ej heller vid stationer och blockposter å bandel med linjeblockering, om i sistnämnda fall distriktschefen så bestämt. Av mom. 10 i § 72 framgår, att avgångssignal å *obemannad* driftplats ej skall givas till tåg med behovs-uppehåll, om tåget ej behöver stoppa för resandes av- eller påstigande.

## § 67.

*Mom. 1.* När stillastående tåg är klart för avgång från driftplats, skall tågbefälhavaren muntligen eller medelst signalen »klart för avgång» anmäla detta till den, som skall giva avgångssignal.

*Tågs av-  
gång.*

Innan tågbefälhavaren anmäler tåg klart för avgång, skall han hava förvissat sig om, att, där tåget skall möta annat tåg, sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits.

Dylik anmälan får ej lämnas, så vitt ej tåg-  
befälhavaren erhållit tjänstetidtabell för tåget.

*Mom. 2.* När allt är klart för tågs avgång från driftplats, skall avgångssignal givas till tåget. Till genomfartståg skall dock icke avgångssignal givas vid håll-, last- eller signalplats. Å bandel med linjeblockering kan, efter särskild prövning av distriktschefen, avgångssignal till genomfartståg bortfalla även vid stationer och blockposter

*Anm. 1.* Har efter erhållen avgångssignal å station, tåget stoppat av annan anledning än kol- och vattentagning och loket befinner sig innanför stationsgränsen, skall ny avgångssignal givas, innan tåget får fortsätta.

*Mom. 3.* När linjeblockering råkar i olag å bansträcka, där avgångssignal under normala förhållanden ej behöver givas till genomfartståg, skall — förutom de åtgärder beträffande tåganmälan, signalering m. m., som härför äro föreskrivna — iakttagas, att den station, varifrån berört tåg skall utgå å dylik sträcka, skall föranstalta, att tågbefälhavaren och föraren underrättas om att avgångssignal skall givas åt tåget vid stationer och blockposter å ifrågavarande sträcka.

*Mom. 4.* Avgångssignal skall givas vid sta-

tion av tågklareraren (stationsvakten) och vid blockpost av platsvakten och skall härvid vid dagsljus signalstav användas. Vid andra platser skall signalen (vid dagsljus med handen förd i cirkel) givas av tågbefälhavaren eller, efter trafikinspektörens särskilda bestämmande, av platsvakten.

*Anm. 1.* Ang. givandet av avgångssignal vid vissa driftplatser medelst särskild ljusanordning, se § 11, anm. 2.

*Anm. 2.* Till tåg, som gör uppehåll för trafikutbyte & obemannad driftplats, skall avgångssignal alltid givas av tågbefälhavaren.

Då avgångssignal gives, skall signalgivaren intaga sådan plats, att signalen bliver väl synlig för lokpersonalen och att det tydligt framgår, för vilket tåg signalen gäller. Kan så i undantagsfall icke ske, må han beordra annan tjänsteman att repetera densamma, varvid liknande signalmedel skall användas som det av signalgivaren begagnade. Utan sådant uppdrag får avgångssignal icke repeteras.

Den, som repeterat avgångssignal, skall aktgiva på huruvida signalgivaren därefter visar stoppsignal, och i så fall repetera även denna signal.

Kan, då påskjutning skall börja, avgångssignal icke givas samtidigt till påskjutnings- och tåglok, skall signalen först givas till påskjutningsloket och omedelbart därefter till tågloket.

*Anm. 3.* När avgångssignal först gives till påskjutningslok, skall därför från detta svaras med signalen »giv akt».

*Mom. 5.* Tåg får icke avgå från driftplats (även obevakad sådan) före i tjänstetidtabellen bestämd tid. Utan hinder av denna bestämmelse må dock genomfartståg och tåg med behovsuppehåll för avlämnande av resande, gods

Om avgångssignal givits, exempelvis innan föreskrivet bromsprov utförts eller när utfartssignal står till stopp, skall avgångssignalen anses såsom ogiltig och ny avgångssignal givas. Om, efter erhållen avgångssignal å station, tåg måste stoppa av annan anledning än kol- och vattentagning, skall ny avgångssignal givas, innan tåget får fortsätta, om loket befinner sig innanför stationsgränsen. Om särskild, tågbefälhavare medföljer, skall denne sålunda muntligen eller medelst signalen "klart för avgång" anmäla, att tåget är klart för avgång till den, som skall giva avgångssignal till tåget. Detta gäller även om tåget stoppat för slangbrott och loket befinner sig innanför stationsgränsen. Befinner sig loket utanför stationsgränsen, är tåget på linjen och skall avgångssignal givas av tågbefälhavaren, utom i de fall, att tåget stoppat för slangbrott — då avgångssignalen ersättes av en trycksänkning  $\frac{1}{2}$  eller för kol- eller vattentagning. Har tåg stoppat å linjen exempelvis på grund av brist på ånga, skall avgångssignal givas, innan tåget får fortsätta. Har tåg stannat å linjen, enär körsignal från huvudsignal eller från densamma ersättande signalmedel uteblir, får tåget sättas i gång utan avgångssignal, då körsignal ges.

Såsom förut framhållits, skall, när avgångssignal gives vid station av tågklarerare (stationsvakt) och vid blockpost av platsvakt, signalstav användas vid dagsljus. När avgångssignal vid dagsljus gives av tågbefälhavare eller av platsvakt vid lastplats, hållplats eller signalplats, skall signalen givas med handen förd i cirkel, försåvitt ej styrelsen beträffande driftplats — föreskrivit att signalen får ges med särskild ljusanordning.

I paragrafen har särskilt framhållits, att signalgivaren skall placera sig så, att avgångssignalen blir väl synlig för lokpersonalen, varav framgår att avgångssignal med signalstav ej nödvändigtvis behöver givas åt föraren (jfr § 11) utan även kan ges åt biträdet (eldaren). Om avgångssignal icke kan iakttagas av lokpersonalen, skall signalgivaren särskilt beordra annan tjänsteman att repetera densamma, varvid denne skall använda sig av samma signalmedel som signalgivaren. Har avgångssignal sålunda givits med signalstav, skall signalstav användas vid repeteringen.

I detta sammanhang må en fråga beröras, som vid de nu pågående förhören ofta diskuterats, nämligen om vid en föreningsstation, där S. J:s och enskild banas tåg expedieras, avgångssignal till den enskilda banans tåg skall ges med signalstav. Till en början må framhållas, att någon ändring av tjänstgöringsreglementena för de enskilda järnvägarna, icke torde komma att företagas instundande 1 oktober. Vid en föreningsstation i egentlig mening — sålunda en station, där främmande bana ansluter med egen linje — skall den främmande banans tåg expedieras enligt de för denna bana gällande säkerhetsbestämmelserna. A en dylik station skall därför avgångssignal till S. J:s tåg ges vid dagsljus med signalstav och till enskild järnvägs tåg med handen förd i cirkel. Framgår däremot en enskild bana tillhörigt tåg å S. J:s linje, skall tåget expedieras enligt S. J. Sä. O. (givetvis skall tåget sammansättas, utrustas och bemannas enligt det för den enskilda banan gällande tjänstgöringsreglementet).



eller vagnar avgå högst 5 minuter före i tjänstetidtabellen bestämd tid.

*Anm. 1.* Till genomfartståg, som får passera, skall avgångssignal i förekommande fall givas så tidigt, att onödig avsaktning av hastigheten undvikas.

*Anm. 2.* Då sådant tåg anländer så tidigt, att det samma otvivelaktigt skulle komma att avgå tidigare än 5 minuter före i tjänstetidtabellen angiven avgångstid skall varsamhetssignal åt tåget visas av tågklararen (stationsvakten) och tåget uppehållas genom att avgångssignal icke gives, förrän 5 minuter återstå till den tidtabellsenliga avgångstiden. Stoppsignal från utfartssignal visas motsvarande tid.

Trafikinspektör må gemensamt med baningenjören bestämma, att lokalgodståg, som icke kungjorts såsom personförande, må avsändas från driftplats högst 15 minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden. I tjänstetidtabellen för vederbörande tåg och tåganmälningssträcka skall detta angivas.

*Mom. 6.* Vid möte får avgångssignal ej givas till det tåg, för vilket möte angivits i tjänstetidtabellen eller eljest uppkommit, förrän det andra tåget fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits.

*Mom. 7.* Tågklarare må endast under iakttagande av de i §§ 76—78 givna former avvika från bestämmelser i tjänstetidtabell eller i särskild order om den bestämda ordningsföljd, i vilken de tåg, som trafikera samma huvudspår, skola framgå å detsamma.

*Mom. 8.* Tåg får icke avsändas från tåganmälningsstation eller framläppas förbi blockpost, förrän närmast föregående tåg på samma spår lämnat tåganmälningssträckan.

Denna bestämmelse gäller ej tåg, som utsändes på tågledarens särskilda order, ej heller

hjälpåg, som utsändes å den tåganmälningssträcka och å det spår därå, där tåg stannat.

*Mom. 9.* Kan stadgad tåganmälan ej utväxlas, må tågklarare eller platsvakt vid blockpost, ehuru alltid med iakttagande av föreskriften i mom. 7, likväl avsända eller förbisläppa tåg, så vida ingen händelse inträffat, som giver honom anledning befara hinder för tågets säkra framförande till nästa tåganmälningsstation eller blockpost, och så vida minst 15 minuter förflutit utöver den tid, som finnes bestämd för ett redan avsänt tågs gång dit. Innan han avsänder eller förbisläpper tåget, skall han emellertid mot kvitto tillställa tåg-befälhavaren och föraren skriftligt meddelande, att stadgad tåganmälan icke kunnat utväxlas. Meddelande därom skall ock, så fort ske kan, lämnas tågledaren. Skall tågmöte äga rum å station, med vilken stadgad tåganmälan ej kan utväxlas, och denna station varit obehärad för närmast föregående tåg, skall tågledarens medgivande inhämtas, innan tåg får avsändas mot stationen.

Har tåganmälan för extratåg icke kunnat utväxlas på grund av att nästa station ej kunnat delgivas ordern om extratågets gång, skall meddelandet till föraren och tåg-befälhavaren även innehålla uppgift härom.

*Anm. 1.* Ang. tågs framförande och hastighet i sådant fall, se § 68, mom. 6 och § 69, mom. 6.

*Mom. 10.* Förare får icke avgå från driftplats förrän

- a) han erhållit tjänstetidtabell för tåget;
- b) avgångssignal erhållits (om sådan skall enligt mom. 2 givas);
- c) tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skall möta tåget vid driftplatsen

Exempel: vid Uppsala C. ingår U. G. J:s tåg å egen linje och U. -E. J:s tåg å S. J:s linje. U. G. J:s tåg skola där expedieras enligt E. J:s normalreglemente och U. E. J:s tåg enligt S. J. Sä. O. Vid Uppsala norra, där U. E. J. ansluter å egen linje, skall U. E. J:s tåg vid infart från eller utfart å U. E. J. behandlas enligt det för denna bana gällande tjänstgöringsreglementet men enligt S. J. Sä. O. vid infart från eller utfart å S. J:s linje.

Enligt gamla upplagan fick tåg i regel ej avsändas från driftplats före den i tjänstetidtabellen angivna tiden. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll för

avlämnande av resande, gods eller vagnar fick dock avsändas intill 3 minuter före denna tid. I nya upplagan gäller samma huvudregel, att tåg ej får avgå från driftplats (även obevakad sådan) före i tjänstetidtabellen bestämd tid. Från denna allmänna regel ges dock två undantag. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll för avlämnande av resande, gods eller vagnar få avgå intill 5 minuter före i tjänstetidtabellen angiven tid. Lokalgodståg, som ej kungjorts såsom personförande, få avsändas från driftplats intill 15 minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden, om detta angivits i tågets tjänstetidtabell. Beträffande sistnämnda tåg här med hänsyn till banpersonalens säkerhet och nödvändigheten av att pågående arbeten icke onödigtvis störas och fördyras föreskrivits, att samråd skall ske mellan trafikinspektören och baningenjören. Enär det av tidtabellsboken framgår, vilka tåg som få avsändas 15 minuter i förväg, och banpersonalen sålunda måste räkna med att tåget kommer tidigare, erfordras ej underrättelse till banpersonalen, när tåget tidigare sändes.

av stationen, vore det förenat med risk att avsända tåg mot stationen från båda de angränsande stationerna. Av denna anledning har i den nya upplagan bestämts, att tågledarens medgivande skall inhämtas, innan tåg får avsändas mot stationen.

Måste extratåg utsändas, utan att nästa station kunnat delgivas ordern om tågets gång och tåganmälan sålunda ej heller kunnat utväxlas, skall meddelandet till föraren och tågbefälhavaren även innehålla uppgift härom.

Förare får ej avgå med tåg från drift-

plats, förrän han erhållit tjänstetidtabell för tåget. Framföres tåg av två lok, bör även föraren å koppeloket tilldelas tjänstetidtabell.

Om tåg före avgången från driftplats är uppställt så långt utanför utfartssignal, att föraren ej kan iakttaga signal, som gives från densamma, skall tågklareraren själv eller genom annan tjänsteman lämna föraren besked att hinder för tågets avgång ej finnes.

### § 68.

Ej blott vid tågs igångsättning utan jämväl allt emellanåt under tågets gång skall såväl tågbefälhavaren som föraren aktgiva på om någon signal gives till tåget. Då det ej så sällan inträffat, att signaler, som till genomfartståg visats efter given avgångssignal, ej observerats av tågpersonalen, har i den nya upplagan bestämts, att tågbefälhavaren skall, när bevakad station passeras, om tiden det medgiver, intaga sådan plats, att han blir synlig för tågklareraren (stationsvakten) och kan iakttaga om denne visar stoppsignal till tåget. I mörker skall tågbefälhavaren visa ofärgat sken mot tågklareraren (stationsvakten).

inkommit eller behörig order om mötesändring mottagits. (Förare skall förvissa sig härom antingen genom iakttagande av det mötande tåget eller genom muntlig förfrågan hos tågklareraren eller ock, om ej något av nämnda sätt kan användas, genom att efter givande av signalen: »Har mötande tåg inkommit?» erhålla signalen »klart för avgång» från tågklareraren);

d) bromsprov i förekommande fall blivit utfört;

e) i § 66, mom. 4 b) föreskriven uppgift erhållits.

Om tåg före avgången är uppställt så långt utanför utfartssignal, att föraren ej kan iakttaga signal, som gives från densamma, får han ej avgå, förrän tågklareraren (stationsvakten) antingen personligen eller genom annan tjänsteman lämnat besked, att hinder för tågets avgång ej finnes.

## § 68.

*Mom. 1.* Då tåg sättes i rörelse — och jämväl allt emellanåt under tågets gång — skall såväl tågbefälhavaren som föraren (den senare antingen personligen eller genom biträdet) efterse, om någon signal gives till tåget och om hela tåget medföljer.

*Tågs gång d  
linjen.*

189/30

*Mom. 2.* Konduktörspersonalen skall hålla noggrann uppsikt över tåget, uppmärksamma de signaler, som givas till tåget, och vid behov biträda med bromsning.

*Anm. 1.* När tåg passerar bevakad station, skall tågbefälhavaren, om tiden det medger, intaga sådan plats, att han är synlig för tågklareraren (stationsvakten) och kan iakttaga, om av denne stoppsignal visas till tåget. I mörker skall tågbefälhavaren visa ofärgat sken mot tågklareraren (stationsvakten).

*Mom. 3.* Föraren skall ansvara för tågets säkra förande och rätta hastighet. Framföres tåget av två eller flera lok, åligger sagda ansvar föraren å det främsta loket, varför förare å annat lok skall rätta sig efter den förstnämndes signaler och anvisningar.

Lokpersonalen skall under tågets gång aktgiva på bana och signaler. Föraren skall hålla utkik huvudsakligen framåt och biträdet, då sådant finnes, huvudsakligen bakåt.

Sedan infartssignal blivit synlig, skall lokpersonalen hava sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på denna signal, intill dess densamma passerats.

Då tåg nalkas försignal och huvudsignal eller då eljest signal gives till tåget, skall lokpersonalen sinsemellan utväxla meddelande om den signal, som iakttagits.

*Mom. 4.* För stoppsignal å linjen, given med signalredskap, skall tåg stanna så fort ske kan. Om tåget kan stoppas före ankomsten till signaleringsstället, må det dock framföras dit, om så utan fara kan ske. Tåg, som ej kunnat stanna framför vägövergång, skyddad av stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta, må omedelbart föras vidare utan att stanna, därest intet inträffat, som kräver tågets bringande till stopp.

*Mom. 5.* Har tåg stannat å linjen, emedan körsignal från huvudsignal eller från densamma ersättande signalmedel (jfr § 52) utebliver, får tåget utan avgångssignal åter sättas igång, då körsignal från huvudsignal eller densamma ersättande signalmedel visas (jfr dock § 72, mom. 11).

När tåg stannat å linjen av annan anledning, skall, innan tåget åter får igångsättas, av-

## § 69.

I gamla upplagan fanns föreskrivet en största tillåten hastighet av 70 km./tim. å station, där vagnar uppställts å spår, som, i förhållande till tågvägen, icke voro förstängda med förreglade spårspärrar eller försedda med förreglade skyddsväxlar. Denna föreskrift har borttagits i den nya upplagan.

Tåg, som består av eller framföres av backgående tenderlok, får nu framföras med en hastighet av 45 km./tim. om tendern är 2- eller 3-axlig och med 60 km./tim. om tendern har boggier och minst halvt vattenförråd medföres; förut var hastigheten i dessa fall högst 40 km./tim. Största tillåtna hastigheten för tåg, som skjutes, har höjts från 30 till 40 km./tim.

gångssignal av tågbefälhavaren givas utom i de fall, att tåget stannat för slangbrott å tryckluftledning eller för kol- eller vattentagning.

*Mom. 6.* Måste tåg utsändas utan att förut vara för vederbörande banpersonal bekantgjort, eller utan att stadgad tåganmälan kunnat utväxlas, skall tåget framföras med skärpt uppmärksamhet från tågpersonalens sida, varjämte föraren vid vägövergångar och andra ställen å banan, där fara företrädesvis kan vara för handen, skall signalera »tåg kommer».

*Anm. 1.* Ang. hastigheten i dylikt fall, se § 69, mom. 6.

## § 69.

*Mom. 1.* Tågs hastighet får icke överskrida <sup>Tågs hastig-</sup> de gränser, som äro bestämda: <sup>het.</sup>

- a) för den bansträcka, varå tåget framgår,
- b) för tåget framförande lok och för i tåget gående fordon i övrigt,
- c) för tåget självt på grund av dess sammansättning och bromskraft.

*Mom. 2.* Den största tillåtna hastigheten i lutningar och kurvor å banan är:

a) vid gång utför lutning av mer än 1 000 meters längd:

|             |   |                      |       |            |
|-------------|---|----------------------|-------|------------|
| om högst 10 | : | 1000 (1 : 100)       | ..... | 90 km/tim. |
| »           | » | 12,5 : 1000 (1 : 80) | ..... | 80 »       |
| »           | » | 14 : 1000 (1 : 71)   | ..... | 80 »       |
| »           | » | 16 : 1000 (1 : 62)   | ..... | 80 »       |
| »           | » | 18 : 1000 (1 : 56)   | ..... | 60 »       |
| »           | » | 20 : 1000 (1 : 50)   | ..... | 50 »       |
| »           | » | 25 : 1000 (1 : 40)   | ..... | 40 »       |

Återfinnes icke i tabellen en viss lutning, skall den i tabellen angivna närmast starkare lutningen vara bestämmande för hastigheten.



Utan hinder av förestående må dock 1 000 meter före lutnings slutpunkt hastigheten börja uppökas till den eventuellt högre hastighet, som är medgiven å närmast följande bansträcka.

b) Vid gång i kurva

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| med radie om minst 600 m.....     | 90 km/tim. |
| » » därunder t. o. m. 500 m. .... | 80 »       |
| » » » » 400 » .....               | 75 »       |
| » » » » 350 » .....               | 65 »       |
| » » » » 300 » .....               | 60 »       |
| » » » » 250 » .....               | 50 »       |

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

*Mom. 3.* Med hänsyn till banan i övrigt skall den största tillåtna hastigheten utgöra:

a) i växelkurva ..... 40 km/tim.,

*Anm. 1.* Distriktschefen kan medgiva högre hastighet, om växeln är försedd med långa, fjädrande tungor.

b) i motväxel, som ej är förreglad ..... 40 km./tim.,

c) i medväxel, som ej är förreglad, låst eller bevakad .. 40 km./tim.,

d) i medväxel, som ej är förreglad men låst eller bevakad ..... 70 km./tim.,

e) över rörlig bro under seglationstiden ..... 40 km./tim.,

*Anm. 2.* Distriktschefen skall, om så erfordras, bestämma lägre hastighet över rörlig bro.

*Anm. 3.* När tåget skall framföras över driftplats med förregling, och körsignal icke kan visas med huvudsignal utan visas medelst densamma ersättande signalmedel, får hastigheten över växlarna sålunda icke vara större, än vad för tågs gång genom oförreglade växlar bestämts.

*Anm. 4.* Angående tågs hastighet över obevakade driftplatser, se § 91.

5 minuter före tidtabellstiden förde komma att innebära en synnerlig lättnad i tågföringen, då förarna kunna bättre utnyttja förefintliga lutningar i syfte att förlänga de tidtabellsenliga uppehållen å stationerna. Härigenom torde ock en hel del tågstopp kunna undvikas.

Hur skall förfaras om ett genomfartståg anländer mer än 5 minuter före avgångstiden? Skall detta anses utgöra ett hinder för tågets avgång och § 74 sålunda tillämpas? Nej, hinder för tågets avgång skall ej anses föreligga. Infartssignalen ställes till kör och utfartssignalen, om sådan finnes, bibehålles till stopp; tågklareraren (stationsvakten) visar i god tid varsamhetssignal till tåget; avgångssignal visas ej, förrän 5 minuter återstå till den tidtabellsenliga avgångstiden. Om körsignal visats i förväg, vilket ju får ske intill 15 min. före tågs avgångstid, och tåget anländer så tidigt, att detsamma otvivelaktigt skulle komma att avgå tidigare än 5 minuter före avgångstiden, skall varsamhetssignal visas mot tåget och detta uppehållas genom att avgångssignal ej gives. Finnes utfartssignal, skall denna återställas till stopp. Å linjer med linjeblockering måste, när utfartssignalen åter skall ställas till kör i dylikt fall, plomberingen till blockspärren ovanför utfartslinjeblockfältet brytas och utlösning ske för hand.

Under vissa i mom. 9 angivna förutsättningar kan ett tåg få avsändas, oaktat tåganmälan för tåget ej kunnat utväxlas. Om den station, med vilken tåganmälan ej kunnat utväxlas, varit obevakad för närmast föregående tåg, varvid infartssignalerna där sålunda allt fortfarande kunna stå till kör i bägge ändar

*Mom. 4.* Tågs största tillåtna hastighet skall med hänsyn till tågets sammansättning och utrustning med bromskraft utgöra:

- a) för tåg, tillhörande bromsgrupp I ..... 90 km./tim.,
- b) för tåg, tillhörande bromsgrupp II, III eller IV..... 60 km./tim.,
- c) för backgående tenderlok med boggitender, som medför åtminstone halvt vattenförråd,

för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok .. 60 km./tim.

*Anm. 1.* Tanklok anses i detta hänseende alltid som rättvänt.

- d) för tåg som består av eller framföres av backgående tenderlok med 2- eller 3-axlig tender ..... 45 km./tim.,
- e) för särskilt anordnat snöplogståg ..... 40 km./tim.,  
för snöplogståg bestående av vingplog kan dock efter vederbörande baningenjörers medgivande hastigheten få uppgå till ..... 60 km./tim.,
- f) för snäll- och persontåg som påskjutas ..... 50 km./tim.,  
för övriga tåg, som påskjutas, och för tåg, som skjutas ..... 40 km./tim.,
- g) för tåg, som framföres av två hopkopplade, rättvända ånglok, därest loken måst koppelas i den ordning, att det främst gående har lägre has-

tighet vid det bakre: minst 10 km./tim. under största tillåtna hastigheten för det främst gående loket, dock ej lägre än ..... 50 km./tim.,

*Anm. 2.* Tanklok anses i detta hänseende alltid såsom rättvänt.

- h) för tåg, som drages av två lok, av vilka det främre saknar apparat för i tåget verksam genomgående broms .. 60 km./tim.,
- i) för tåg med arbetande ballastjusteringsvagn ..... 6 km./tim.

*Mom. 5.* Då tag nalkas driftplats med huvudsignal, får hastigheten icke vara större, än att, om signalen visar stopp, tåget kan stanna enligt föreskrift i § 72, mom. 1.

*Mom. 6.* Om besked lämnats, att stadgad tåganmälan ej kunnat utväxlas (§ 67, mom. 9), eller att banpersonalen ej kunnat underrättas (§ 82), får hastigheten uppgå till högst 40 km./tim., vilken hastighet dock å bansträcka med obehindrad utsikt må ökas till 60 km./tim.

*Mom. 7.* När varsamhetssignal med signalredskap angiver, att å viss del av banan mindre hastighet än den i allmänhet tillåtna av omständigheterna påkallas, skall hastigheten, såvida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, nedbringas till högst 20 km./tim.

*Anm.* Angående hastigheten vid vagnuttagning, se § 32, mom. 3 och 4.

## § 70.

Lok får i växlingstjänst ej framföras med större hastighet än 30 km./tim.; dock må för ensamt lok hastigheten uppgå till 40 km./tim.

Loks hastighet i växlingstjänst.

## § 70.

Ensamt lok i växlingstjänst får numera framföras med en hastighet av 40 km./tim.; medföras vagnar, är största hastigheten nu såsom förut 30 km./tim.

---

Enligt gamla upplagan hade förare skyldighet att stoppa tåg före ankomsten till infartssignal, som visade stopp, oriktig eller otydlig signalbild eller som var bristfällig så, att stopp visades med densamma ersättande signalredskap. Denna skyldighet föreligger enligt nya upplagan beträffande huvudsignal, sålunda ifråga om såväl infarts- som utfartssignal. Vid infart å station eller lastplats skall dock nu såsom förut tåget stanna omkring 100 meter utanför yttersta växeln, om infartssignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför denna växel än 100 meter. Dessa regler gälla även för de fall, att infartssignal saknas, där sådan skall finnas, eller då föraren erhållit order att infartssignalen är ur bruk och signalering med annat signalmedel (hjälpssignalering med huvudsignaltavla, signallykta eller dvärgsignal) uteblir.

Har för ordergivning tåg stoppats utanför station, där endast tågklarare eller stationsvakt finnes i tjänstgöring (enmansstation), får tåget på tågklararens (stationsvaktens) muntliga order till föraren införas å stationer förbi infartssignalen i stoppställning. Härigenom vinnes tid å enmansstationer, där infartssignalerna måste manövreras från ställverk. Om tåget skall passera stationen, får avgångssignal visas vid infartssignalen (§ 46 mom. 5).

Om försignal anger, att huvudsignal är ställd till kör, har föraren rätt att förvänta denna signal från huvudsignalen; dock har föraren skyldighet att aktgiva på huvudsignalens ställning. Om nu försignalen anger, att huvudsignalen är ställd till kör, men huvudsignalen av en eller annan anledning icke visar riktig, tydlig eller fullständig körsignal, skall föraren stoppa tåget så snart ske kan och, om möjligt, å det i första stycket bestämda stället.

## § 71.

Har tåg stoppats genom bromsning, som ej verkstälts av föraren eller på hans order, skall föraren genom signalen »Undersök bromsarna» med visslan meddela detta till tågchefhavaren. Tåget får ej fortsätta, förr än tågchefhavaren undersökt orsaken till bromsningen och i förekommande fall meddelat sig med föraren eller givit avgångssignal. (Jfr § 68, mom. 5).

*Bromsning.*

## § 72.

*Mom. 1.* Visas mot tåg från huvudsignal stopp eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, eller är signalen ur bruk, så att stopp visas med densamma ersättande signalmedel, skall tåget stanna före ankomsten till signalen. Vid infart till station eller lastplats skall dock, om infartssignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför yttersta växeln än 100 meter, tåget stanna omkring 100 meter utanför denna växel.

*Tågs ankomst till driftplats.*

Vad ovan sagts gäller även, då infartssignal saknas, där sådan skall finnas, eller då enligt erhållen order infartssignalen är ur bruk och föreskriven signalering med annat signalmedel uteblir.

*Anm. 1.* När å enmansstation infartssignalen bibehålles i stoppställning för delgivning av order eller underrättelse till tåget, får tåget på tågklararens (stationsvaktens) muntliga order till föraren införas å driftplatsen förbi infartssignalen i stoppställning.

*Mom. 2.* Har försignal angivit, att huvudsignal är ställd till »kör», har föraren, med iakttagande dock av sin skyldighet att aktgiva på huvudsignalens ställning, rättighet förvänta denna signal från huvudsignalen, men

skall han, om riktig, tydlig eller fullständig körsignal icke visas, stoppa tåget så snart ske kan och, om möjligt, å det i mom. 1 bestämda stället.

*Mom. 3.* Då tåg går å högerspår, skall föraren om signal till växlingsrörelse jämlikt § 52, mom. 5 uteblir, stanna framför stationsgränsen.

*Mom. 4.* Sedan tåg inkommit till driftplats, där det skall göra uppehåll, skall stoppsignal givas till tåget (jfr dock mom. 7 och 10).

Denna signal skall vid station och vid blockpost givas av tågklararen (stations- eller platsvakten). Denne skall därvid intaga sådan plats, att signalen bliver väl synlig för lokpersonalen. Kan så ej ske, skall annan tjänsteman beordras att från sådant ställe upprepa signalen.

Vid andra platser skall stoppsignalen givas av tågbefälhavaren eller, efter trafikinspektörens särskilda bestämmande, av platsvakten.

*Mom. 5.* För stoppsignal å station, given med signalredskap, skall tåg stanna så fort ske kan, utom för det fall, att stoppsignal visas medelst signalredskap hållet stilla jämlikt § 74, mom. 2, i vilket fall tåget skall stanna omedelbart före ankomsten till signaleringsstället. Dock må tåg, som ej kunnat stanna framför vägövergång, skyddad av stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta, omedelbart föras vidare utan att stanna, därest intet inträffat, som kräver tågets bringande till stopp.

*Mom. 6.* Stoppsignal till tåg med fast uppehåll skall givas vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklade och förd flera gånger från höger till vänster, och i mörker med grönt



da regel torde även höra gälla för det fall, att försignalen visar kör och infartssignalen även visar kör men annan signalbild än den föreskrivna (undantag i vissa fall beträffande försignal, som är försedd med tågvägsvinge), enär infartssignalen ju i sådant fall ej visar riktig signalbild.

Om vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg framgår å högerspår och signal till växlingsrörelse eller signalering med dvärgsignal jämlikt § 52 mom. 5 uteblir, skall föraren stoppa tåget framför stationsgränsen.

Av vem skall stoppsignal till tåg givas å driftplats? När och hur skall stoppsignal ges? Å bemannad station skall stoppsignal ges av tågklarare (stationsvakt), å övriga bemannade driftplatser ges den av tågbefälhavaren, för såvitt ej trafikinspektören föreskrivit, att den skall ges av platsvakten.

Såsom allmän regel gäller, att stoppsignal skall ges till tåg, som å driftplats skall göra uppehåll, av en eller annan anledning. Denna regel gäller undantagslöst ifråga om tåg, vars fordon skjutas av lok, då tåget har fast uppehåll å bemannad driftplats. I vissa fall skall stoppsignal ej ges och i andra fall behöver den ej ges, såvitt ej särskilda förhållanden påkalla signalens givande. Stoppsignal skall ej ges å obemannad driftplats till tåg med behovsuppehåll, som där skall göra uppehåll för trafikutbyte, utan har föraren att stoppa tåget å lämpligt ställe. Om a-uppehåll underrättas föraren antingen å en föregående station av tågbefälhavaren eller ock ger den sistnämnda varsamhetsignal mot föraren. Om p-uppehåll underrättas föraren därigenom att påstigningsmärke är ställt tvärs för banan eller, om sådant märke ej finnes, genom resandes närvaro å plattformen.

A bemannad driftplats, skall stoppsignal ej ges till genomfartståg eller tåg med a-uppehåll, som skall passera men-anlända för tidigt (§ 67 mom. 5). Stoppsignal behöver ej ges till tåg med fast uppehåll för de fall, att tåget skall stanna vid anordning för kol- eller vattentagning och detta angivits i tidtabellsboken eller särskild order eller ock å stationen finnas uppehållsmärken, som gälla för tåget ifråga. Har tåg, som medför resande, stannat å station på annan plats än den avsedda, får föraren ej åter sätta det i gång utan att signal därtill erhållits. Sistnämnda gäller även om tåget stoppats vid kol- eller vattentagningsanordning, som är så belägen, att tågets passvagnar befinna sig vid plattform. Stoppsignal behöver ej heller ges till tåg med behovsuppehåll, om för tåget gällande uppehållsmärken finnas. Föraren underrättas om uppehållet genom att varsamhetssignal visas av tågklararen (stations- eller platsvakten) mot tåget.

Till tåg med fast uppehåll ävensom till tåg med behovsuppehåll, som skall stanna enbart för trafikutbyte, skall stoppsignal ges vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster, och i mörker med grönt sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned. I ett visst fall skall stoppsignal till tåg med fast uppehåll ges med växlingsignal, nämligen vid dagsljus med signalgivarens armar och i mörker med ofärgat sken. Detta skall ske, om tåg har fast uppehåll, som ej är avsett för resandes av- eller påstigande, men uppehållet vid något tillfälle är obehövt och villkoren för tågets avsändande äro fyllda. Då ges först stopp-

skan från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned (jfr dock mom. 9).

På samma sätt gives stoppsignal till tåg med behovsuppehåll, då sådant tåg skall stanna enbart för trafikutbyte.

*Anm. 1.* Ang. stoppsignal till tåg med behovsuppehåll, då annat hinder för tågets avgång finnes, se § 74.

*Mom. 7.* Tåg med fast uppehåll skall vid ingåendet å station stanna, om ej stoppsignal dessförinnan erhålles,

vid uppehållsmärke, varvid, då endast ett sådant finnes, lokets främre del framföres till en punkt belägen högst 5 m. framför eller bortom detta märke samt, då flera uppehållsmärken finnas för olika axelantal, tåget skall stanna å plats, som framgår av tågets axelantal, jämfört med å märkena angivna antal.

*Ex.* Tåg medförande 36 axlar bringas till stopp med lokets främre del ungefär 2 vagnslängder framför det med talet 40 försedda märket,

vid anordning för kol- eller vattentagning då så i tidtabellsboken eller särskild order bestämts,

i varje fall senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Stoppsignal behöver i nu angivna fall ej givas.

Stoppsignal skall dock alltid givas till tåg med fast uppehåll, vars fordon skjutas av lok.

Har tåg, som medför resande, stannat å station på annan plats än den avsedda, får föraren ej åter sätta det i gång utan att signal därtill erhållits.

*Mom. 8.* Skyldigheten för förare å tåg med fast uppehåll att stanna senast vid i mom. 7 angivna ställen förfaller, om tågklararen (stationsvakten) under tågets infart giver signal till växlingsrörelse åt tåget, i vilket fall tåget skall framföras, tills stoppsignal erhål-

les. Tåget får dock icke föras förbi utfartssignal i stoppställning, för så vitt ej trafikinspektören så medgivit.

*Mom. 9.* Har tåg fast uppehåll, som ej är avsett för resandes av- eller påstigande, men befinner genom utväxlande av signalen »klart för avgång» mellan tågklararen (stations- eller platsvakten) och tågbefälhavaren eller efter i förväg erhållet meddelande uppehållet vid något tillfälle vara obehövt, må, om villkoren i övrigt för tågets avsändande äro fyllda, sedan stoppsignal först givits, avgångssignal visas, utan att tåget dessförinnan bragts till stillastående.

Stoppssignal, som sålunda skall föregå avgångssignal, skall vid dagsljus givas med signalgivarens armar och i mörker med ofärgat sken.

*Mom. 10.* Då tåg med behovsuppehåll skall stanna vid *bemannad* driftplats, visas varsamhetssignal av tågklararen (stations- eller platsvakten) mot tåget. Skall tåget avlämna resande, gods eller vagn, skall tågbefälhavaren dessförinnan hava i god tid visat varsamhetssignal mot platsen. Då tåget skall stoppas, givas stoppsignal av den det vederbör (mom. 4), såvitt ej uppehållsmärke finnes uppsatt, i vilket fall tåget skall bringas till stopp på sätt angives i mom. 7. Om intet finnes att avlämna visar tågbefälhavaren i god tid signalen »klart för avgång» mot platsen eller ock avgångssignal till tåget, om dylik signal skall givas av tågbefälhavaren. Uteblir avgångssignal skall tåget bringas till stopp, å station senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Har tåg behovsuppehåll vid *obemannad* driftplats förfares sålunda:

189/30

signal på sätt nyss sagts och omedelbart därefter avgångssignal. Avsikten är sålunda ej att tåget skall bringas till stopp. Enär såväl stopp- som avgångssignal till tåg med fast uppehåll i mörker ges med samma sken — det gröna — kan missuppfattning angående en given signal lätt uppstå. För att i detta fall förebygga missuppfattning har bestämts, att avgångssignalen skall föregås av en stoppsignal med ofärgat sken. För vinnande av likformighet har i den nya upplagan föreskrivits, att jämväl vid dagsljus avgångssignalen skall föregås av stoppsignal given med signalgivarens armar. När hinder föreligger för genomfartstågs avgång, eller för tåg med behovsuppehåll förefinnes annat hinder för tågets avgång än trafikutbyte, skall stoppsignal i förväg visas mot tåget vid dagsljus med röd signalflagga utvecklad och hållen stilla samt i mörker med rött sken från handsignallykta likaledes hållen stilla. När tåget inkommit innanför stationsgränsen och föraren genom signalen "jag är beredd att stanna å stationen" tillkännagivit att han uppfattat situationen, kan tågklarararen upphöra att visa stoppsignal, om tåget skall framföras förbi signalgivarens postställe. Om stoppsignal sedan skall visas, ges den med flaggan förd från höger till vänster resp. med handsignallyktans röda sken fört upp och ned. Å station, där utfartssignal finnes, behöver stoppsignal i särskilt fall ej ges i förväg.

I gamla upplagan föreskrevs, att om vid tågs ankomst till driftplats, som skulle vara bevakad, infartssignalen visade stopp och vederbörande tjänsteman ej fanns tillstädes, skulle tågchefhavaren, sedan han utfört tågvägsinspektion och förvissat sig om att eljest intet hinder förefanns för tågets införande, medelst växlingsignal giva föraren order att ingå å driftplatsen.

Det inträffade emellanåt, att när tågbefälhavaren stigit ned från sin vagn och befann sig på väg fram mot loket för att fullgöra detta åliggande, infartssignalen ställdes till kör och tåget sattes i rörelse och tågbefälhavaren blev efter tåget, om i närheten ej fanns någon lämplig vagn att hoppa upp på. För att förebygga detta och då det överhuvudtaget måste anses opraktiskt att ålägga tågbefälhavaren, som ju i regel åker i slutet av tåget, skyldighet att förrätta inspektionen har i nya upplagan bestämts, att föraren i dylikt fall skall införa tåget med försiktighet i platsen, sedan han förvissat sig om att växlarna i tågvägen äro rätt lagda och att eljest intet hinder förefinnes för tågets införande. Om driftplatsen skulle vara obebakad hade tågbefälhavaren enligt gamla upplagan likaledes skyldighet att förrätta tågvägsinspektion. I nya upplagan har även denna skyldighet överflyttats på föraren (§ 92 mom. 1).

I ett nytt mom. 12 har bestämts huru skall förfaras, om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsignalen visar stopp. Om dubbelspårsdrift äger rum, får föraren därest han har anledning att antaga, att intet hinder förefinnes å framföriggande blocksträcka, framföra tåget till nästa huvudsignal med hastigheten så minskad, att tåget vid behov kan skyndsamt bringas till stopp. Vid enkelspårsdrift eller enkelspårsdrift å dubbelspår skall i liknande fall föraren medelst telefon sätta sig i förbindelse med närmaste tåganmälningstation och får han först efter erhållet meddelande, att linjen är klar, fortsätta med tåget.

*Föraren i a*  
*den 11 sp-*  
*blockposten*  
*föraren i b*  
*den 12 sp-*  
*blockposten*  
*f*

a) skall tåget enligt tjänstetidtabellen göra uppehåll för *avlämnande* av resande, gods eller vagn, underrättas föraren å en föregående station av tågchefhavaren om uppehåll skall göras eller ej. Har föraren icke kunnat i förväg underrättas, visas, om tåget skall göra uppehåll, varsamhetssignal av tågchefhavaren till föraren och om tåget skall passera, signalen »klart för avgång»;

b) skall tåget göra uppehåll för *avhämtande* av resande, visas signal från platsen medelst påstigningsmärke, om sådant finnes. Eljest har föraren att söka iakttaga, huruvida resande finnas.

Då tåg skall stanna å obemannad driftplats — vare sig för resandes av- eller påstigande — stoppas tåget av föraren å lämpligt ställe utan att stoppsignal behöver givas.

**Mom. 11.** Skulle vid tågs ankomst till driftplats, som skall vara bevakad, infartssignal visa stopp, och finnes icke vederbörande tjänsteman tillstädes, skall föraren, sedan han förvissat sig om att växlarna i tågvägen äro rätt lagda och att eljest intet hinder förefinnes för tågets införande, med försiktighet införa tåget å platsen.

Är platsen tåganmälningsstation eller blockpost, skall tågklarerare resp. platsvakt av tågchefhavaren tillkallas. Kan detta ej lämpligen ske, skall tågchefhavaren själv pr telefon utväxla tåganmälan. Har tågchefhavaren utväxlat tåganmälan, skall han därom underrätta föraren och själv giva avgångssignal. Vid andra driftplatser skall tågchefhavaren giva avgångssignal, varefter tåget må föras vidare med iakttagande av skärpt uppmärksamhet.

från tågpersonalens sida tills nästa station uppnås.

*Mom. 12.* Om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsignalen visar stopp, må föraren vid dubbelspårdrift, om han har anledning antaga, att intet hinder förefinnes å framförliggande blocksträcka, framföra tåget till nästa huvudsignal med hastigheten så minskad, att tåget kan skyndsamt bringas till stopp. Vid enkelspårdrift eller enkelspårdrift å dubbelspår skall i liknande fall föraren medelst telefon sätta sig i förbindelse med närmaste tåganmälningsstation, och får först efter erhållet meddelande, att linjen är klar, fortsätta med tåget.

### § 73.

*Förarens varskoende om försiktighet vid tågs införande å arifstplats.*

*Mom. 1.* Finnes fel å i tågväg ingående spårsträcka eller finnes hinder i farlig närhet av tågvägen eller är tågvägen icke hinderfri i hela sin längd eller finnes hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller är eljest något särskilt att iakttaga vid tågs infart, så skall, innan tåg insläppes, föraren underrättas om förhållandet.

Denna underrättelse lämnas antingen å en föregående station, eller utanför stationen ifråga. Vidare kan underrättelsen i permanenta fall givas i tågs tjänstetidtabell.

Sådan underrättelse skall dock icke givas till tåg med fast uppehåll, såvida den farliga punkten är belägen minst 200 meter bortom infartstågvägens slutpunkt eller, beträffande tåg, vars vagnvikt enligt tjänstetidtabellen ej överstiger 300 ton, om mellan den farliga punkten och den punkt, där tågets främst gående del bru-



§ 73.

Om av någon anledning tåg måste införas med försiktighet å station eller annan driftplats med huvudsignal, skall föraren därom varskos antingen å en föregående station eller ock utanför driftplatsen. Underrättelsen kan i permanenta fall intagas i tågets tjänstetidtabell. Till tåg med fast uppehåll behöver underrättelse dock ej lämnas i två fall, för vilka närmare redogjorts i samband med bestämmelserna i § 56 mom. 2. Dylig underrättelse behöver ej heller lämnas till genomfartståg eller till tåg med behovsuppehåll för det fall, att samtidigt hinder föreligger för tågets avgång jämlikt § 74 mom. 1. Enligt bestämmelserna i sistnämnda paragraf har föraren nämligen skyldighet att införa tåget med sådan försiktighet, att han kan vid behov omedelbart stoppa tåget, när detta kommit innanför stationsgränsen. ~~Denne föreligger dock ej i det fall att signalen är röd eller att stannningsstationen ligger utanför stationsgränsen till utkastningsförändring, att besöksignalen står till stopp.~~ Föreligger ej hinder för tågets avgång, skall föraren underrättas om att ingå med försiktighet.

§ 74.

Om ett genomfartståg å en föregående station erhållit order om uppehåll, betraktas det som tåg med fast uppehåll. Det är av största vikt att observera att en order om möte ej innebär order om uppehåll, varför ett genomfartståg, som erhållit dylik order allt fortfarande skall behandlas som ett genomfartståg. Detta gäller även om i annat tågs tjänstetidtabell angivits möte med genomfartståg, som för ändamålet måste uppehållas.

kar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, finnes en vägsträcka av minst 200 meter.

*Mom. 2.* Underrättelse enligt förestående behöver ej lämnas till genomfartståg eller till tåg med behovsuppehåll, om samtidigt hinder för tågets avgång enligt § 74, mom. 1, föreligger.

*Mom. 3.* Förestående bestämmelser gälla i tillämpliga delar även annan driftplats med huvudsignal än station.

## § 74.

*Mom. 1.* Finnes hinder för genomfartstågs avgång eller finnes för tåg med behovsuppehåll annat hinder för tågets avgång än trafikutbyte, skall, om tåget skall intagas på station, innan hindret undanröjts, förfaras enligt mom. 2 här nedan.

*Hinder för genomfartstågs och tågs med behovsuppehåll avgång.*

*Anm. 1.* Hinder av ifrågavarande slag föreligger bland annat:

när nästa tåganmälningssträcka ej är fri,  
vid förbigång, då tåget skall förbigås av annat tåg,  
när tåget skall delgivas order,  
när mötande tåg ej stannat hinderfritt.

*Anm. 2.* Genomfartståg, som å en föregående station erhållit order om uppehåll, betraktas som tåg med fast uppehåll. Om i tågs tjänstetidtabell anges, att tåget skall vid viss station möta genomfartståg, som för ändamålet måste uppehållas, skall det sistnämnda tåget dock fortfarande behandlas som genomfartståg.

*Mom. 2.* Körsignal får givas från infartssignalen först sedan föraren givit signalen »jag är beredd att stanna å stationen» och stoppsignal anordnats inne på stationen mot tåget medelst utfartssignal eller, om sådan icke finnes, medelst signalredskap, som av tågklareren (stationsvakten) hålles stilla (röd signalflagga resp. rött sken från handsignallykta).

**Mom. 3.** När tåg insläppes först efter det signalen »jag är beredd att stanna å stationen» givits från loket, skall tåget ingå med försiktighet.

*Anm. 1.* Observeras bör, att jämväl hinder enligt § 73 kan föreligga.

När tåget inkommit innanför stationsgränsen och föraren iakttagit i föregående mom. nämnd stoppsignal med signalredskap, skall han ånyo giva signalen »jag är beredd att stanna å stationen». Efter sistnämnda signal kan tågklareraren (stationsvakten) upphöra att visa stoppsignal, i vilket fall tåget må framföras förbi signalgivarens postställe, tills stoppsignal visas, dock ej längre än till infartstågvägens slutpunkt.

Bestämmelsen i detta mom. gäller icke, såvida avgångssignal erhålles och utfartssignal, där sådan finnes, samtidigt visar kör.

**Mom. 4.** När tåg i dylikt fall skall stanna, skall stoppsignal i mörker givas med rött sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned.

**Mom. 5.** Å station, där utfartssignal försedd med försignal finnes, gälla icke bestämmelserna i mom. 2 och 3, utan skall i sådant fall utfartssignalen hållas till stopp och körsignal från infartssignalen givas i vanlig ordning.

## Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd. Enkelspårsdrift å dubbelspår.

### § 75.

*Tågförse-  
ning. Olika  
sätt för än-  
dring av tågs  
ordnings-  
följd.*

**Mom. 1.** Avgår tåg försenat från tåganmälningsstation eller finnes till följd av omständigheter, som inträffat under tågets uppehåll å stationen i fråga eller under dess gång

från närmast föregående tåganmälningsstation, grundad anledning antaga, att tåget skall försenas, skall underrättelse därom lämnas tågledaren i den ordning, trafikinspektören föreskrivit. Tågledaren — eller tågklareraren i de fall, då denne tillagts sådan befogenhet — skall vid tågförsening vidtaga anordningar för att övriga tåg ej må försenas.

*Mom. 2.* Ändring av tågs ordningsföljd kan ske

a) antingen genom inställande av tåget å viss bansträcka och anordnande i dess ställe av extratåg, i vilket fall extratåget skall erhålla annat nummer än det inställda tåget,

b) eller genom utfärdande, på sätt i § 76 stadgas, av »ändrad tjänstetidtabell» för tåget å viss bansträcka,

c) eller genom enstaka order, på sätt i §§ 77 och 78 närmare föreskrives.

## § 76.

*Mom. 1.* Orderformen »ändrad tjänstetidtabell» får komma till användning endast, när tjänstetidtabellen kan utfärdas i så god tid, att därav berörda stationer kunna hinna mottaga och kvittera dem rörande bestämmelser, innan dessa skola utföras. Ändrad tjänstetidtabell.

Denna orderform bör i regel användas endast i fråga om tåg, som drabbats av större försening, eller tåg, som skall givas ett tidigare läge, än vad tidtabellen angiver.

*Mom. 2.* Order om ändrad tjänstetidtabell skall givas enligt följande formulering:

»Tåg 01 skall i dag gå från .... till .... enligt ändrad tjänstetidtabell sålunda:», varjämte ordern skall innehålla

dels såväl ändrade som oförändrade möten och förbigångar,

dels övriga behövlige ändringar av den för tåget förut gällande tjänstetidtabellen.

Med undantag av de sålunda meddelade ändringarna och de ändrade avgångs- och ankomsttider, som av det nya tågläget förändras, skall för tåget tillämpas den förut gällande tjänstetidtabellens bestämmelser.

*Mom. 3.* Den ändrade tjänstetidtabellen skall utfärdas av tågledaren. Beträffande delgivning gäller vad i § 35, mom. 4 stadgats om tillfällig tjänstetidtabell; dock att maskinbefälet icke behöver delgivas. Tågklarare (stationsvakt) å begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tåget skall framgå enligt ändrad tjänstetidtabell, nya mötes- och förbigångsstationer ävensom i mom. 5 nämnda stationer skall lämna erkännande å mottagandet jämlikt § 35, mom. 4.

*Mom. 4.* Å begynnelsestationen eller å annan av tågledaren bestämd station skall tågklararen mot kvitto till tågbefälhavaren och föraren å det enligt ändrad tjänstetidtabell gående tåget överlämna antingen den ändrade tjänstetidtabellen eller bestyrkt avskrift därav.

*Mom. 5.* Tågbefälhavare och förare å tåg, för vilket möte med det enligt ändrad tjänstetidtabell gående tåget uppkommer, ändras eller bortfaller, skall underrättas därom skriftligen och mot kvitto genom av tågklararen bestyrkt utdrag av den ändrade tjänstetidtabellen.

Om tågledaren icke för särskilt fall annorlunda bestämt, gives sådan order

a) vid ändrad tjänstetidtabell i *senare* läge:

I mom. 1 har föreskrivits att ändrad tjänstetidstabell skall utfärdas i så god tid att *darav berörda* stationer kunna hinna mottaga och i förekommande fall kvittera dem rörande bestämmelser, innan dessa skola utföras. Mom. 6 i gamla upplagan har härigenom kunnat slopas.

Ändrad tjänstetidtabell skall liksom tillfällig tjänstetidtabell delgivas berörda bevakade och om möjligt, obevakade stationer (även underrättelsestationerna); stationer, som enligt mom. 5 skola lämna underrättelser till tåg om nytillkommet, ändrat eller upphävt möte med det enligt ändrad tjänstetidtabell gående tåget, skola jämväl delgivas. Sistnämnda stationer samt nya mötes- och förbigångsstationer ävensom begynnelsestationen (ej underrättelsestationen) skall lämna erkännande & mottagandet och därvid angiva tågmöten och tågförbigångar jämlikt § 35 mom. 4. Det nya formulär, som av styrelsen kommer att fastställas för tillfällig tjänstetidtabell, skall jämväl komma till användning vid ändrad tjänstetidtabell.

## § 77.

Bestämmelserna i gamla upplagan om ändring av möte genom enstaka order hava i nya upplagan endast undergått mindre förändringar. De viktigaste äro följande: Samtliga order — sålunda även verkställighetsorder — få överföras med telefon, varvid dock gäller, att nedskrivning och anteckning måste ske eftersom fråga är om ändrad tågföljd. Verkställighetsordern skall numera sändas till förutvarande mötesstationen och till mellanliggande stationer, men ej till tågledaren. Om mötet ej kan äga rum, skall tågledaren underrättas där- om. Nu såsom förut gäller, att tågklarera- ren skall, innan han undertecknar verkstäl- lighetsordern, ha skriftligen och mot kvitto underrättat tågbefälhavaren och föraren å det tåg, som skall kvarhållas, om detta tåg inkommit. Har det tåg, som skall kvarhål- las, ej inkommit och har det ej fast uppe- håll därstädes, skall tågklareren återkalla en eventuellt given order om hörsignal samt förvissa sig om att infartssignalen blivit återställd till stopp. I verkställighetsordern kan angivas, att tåg skall intagas å annat spår än det förut bestämda. Underrättelsen till föraren ang. spårändringen kan i detta fall lämnas å samma formulär som verkstäl- lighetsordern (tågföljdsordern).



ifråga om ändrat eller upphävt möte: å förutvarande mötesstation;

ifråga om nytillkommet möte: å station, där ändring i tågens inbördes ordningsföljd först inträder;

b) vid ändrad tjänstetidtabell i *tidigare* läge:

ifråga om ändrat eller nytillkommet möte: å den intill mötesstationen närmast belägna stationen, där tåget har fast uppehåll, eller, om så ej kan ske, å den nya mötesstationen;

ifråga om upphävt möte: å förutvarande mötesstationen.

## § 77.

*Mom. 1.* Skall möte genom enstaka order förläggas från station vid enkelspår till annan station vid sådan bansträcka, utfärdar tågledaren en till den nya mötesstationen och den station, där mötet eljest skulle ägt rum (förutvarande mötesstationen), gemensamt ställd förläggningsorder enligt följande formulering:

*Ändring av möte genom enstaka order*

»Förlägg mötet mellan tågen 01 (det tåg, som skall kvarhållas) och 02 (det tåg, som skall framgå) till A» (den nya mötesstationens namn).

*Mom. 2.* Tågklararen å den nya mötesstationen skall efter mottagandet av förläggningsordern så fort ske kan förvissa sig om hurvida mötet kan äga rum å stationen eller ej. Finnes hinder, skall han förfara enligt mom. 4.

Finnes intet hinder, skall han

dels skriftligen och mot kvitto om ändringen underrätta tågchefhavaren och föraren å det tåg, som skall kvarhållas, såvitt sådan underrättelse icke lämnats å en föregående station (jfr mom. 5),

dels till den förutvarande mötesstationen och mellanliggande stationer avsända verkställighetsorder enligt följande formulering:

»Tåg 02 skall framgå till A (den nya mötesstationens namn) och där möta 01.»

Innan tågklararen undertecknar verkställighetsordern, skall han,

därest det tåg, som skall kvarhållas, redan inkommit å stationen, hava skriftligen och mot kvitto underrättat tågchefhavaren och föraren å detta tåg om mötesändringen, eller

därest det tåg, som skall kvarhållas, icke inkommit till stationen och icke heller har fast uppehåll därstädes, i samband med lämnandet av underrättelse till signalvakten om mötesändringen återkalla ordern om visandet av körsignal för tåget, om sådan order givits, samt hava förvissat sig om att infartssignalen blivit återställd till stopp.

Skall tåget å den nya mötesstationen intagas å annat tågspår än det förut bestämda, må detta angivas i verkställighetsorden. Tillbakaflyttas mötet, förfaller spårändringen.

*Mom. 3.* Tågklararen å den förutvarande mötesstationen skall förvissa sig om att verkställighetsordern överensstämmer med förläggningsordern, varefter han genom av honom själv bestyrkta avskrifter av verkställighetsordern jämte eventuell order om spårändring mot kvitto underrättar tågchefhavaren och föraren å det tåg, som skall framgå, såvitt ej detta skett å en föregående station (jfr mom. 5).

*Mom. 4.* Anser tågklararen å den till ny mötesstation utsedda stationen (A), att giltigt hinder för förläggande dit av mötet finnes, skall han omedelbart anmäla detta till den

## Tillbaka-

flyttas mötet, förfaller spärändringen. Ej blott tågledare utan även tågklarare kan anmoda lämplig av tåget tidigare berörd station att delgiva tågpersonalen order om mötesändringen. Detta skall beträffande anmodan av tågklarare ske genom att verkställighetsordern jämväl adresseras till denna station. Om anmodan sker av tågledaren, får ordern om mötesändringen delges det tåg, som skall kvarhållas, innan verkställighetsordern mottagits. Den nya mötesstationen skall underrättas om delgivningen. Kan i sistnämnda fall möte ej ägarum, skall den ifrågasatta nya mötesstationen givetvis sända meddelande härom även till den station, som lämnat order till det tåg, vilket skulle kvarhållas. Därest en order om mötesändring eller verkställighetsorder ej hunnit delgivas ett tåg och mötet åter förlägges till den förutvarande mötesstationen skall ingendera ordern delges tåget.

förutvarande mötesstationen och till tågledaren enligt följande formulering:

»Tåg 02 kan icke möta 01 i A»,  
samt därjämte ange skälet härtill.

Denna förlägningsorder har därmed förfallit, såvida icke tågledaren, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra ge order om att förlägningsordern skall kvarstå.

*Mom. 5.* Till undvikande av tidsförlust må tågklararen å nya mötesstationen eller tågledaren anmoda tågklarare å lämplig, av tåget tidigare berörd station (genom att dit adressera verkställighetsordern) att, allt eftersom tåget skall

a) kvarhållas å ny mötesstation:

ge tågchefen och förare å tåg, som skall kvarhållas, underrättelse om mötesändringen och lämna den nya mötesstationen besked därom

eller

b) framgå till ny mötesstation:

från den nya mötesstationen mottaga verkställighetsordern, delge tågchefen och förare densamma och lämna förutvarande mötesstationen besked därom.

*Anm. 1.* Därest order om mötesändring eller verkställighetsorder ej hunnit delges ett tåg och mötet åter förlägges till den förutvarande mötesstationen skall ingendera ordern delgas tåget.

*Mom. 6.* Förlägges möte från dubbelspår till station vid enkelspår förfäres på sätt ovan sagts, med iakttagande, att vad som är stadgat angående den förutvarande mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan dubbel- och enkelspåret.

*Mom. 7.* Förlägges möte från station vid enkelspår till dubbelspår, förfäres på sätt i mom. ||

189/30

1—5 sagts, med iakttagande, dels att i ordena i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för dubbelspåret och dels att vad som är stadgat angående den nya mötesstationen i stället skall gälla gränsstationen mellan enkel- och dubbelspåret.

Därest enkelspår vidtager jämväl på motsatta sidan om dubbelspåret och detta enkelspår eller någon del därav befaras av båda de ifrågasvarande tågen, skall tågledaren, om säkerheten så fordrar, giva följande order till den åt denna sida belägna gränsstationen:

*»Tåg 02 får ej avsändas förr än 01 inkommit»,* vilken order av tågklararen kvitteras sålunda:

*»Tåg 02 avsändes ej förr än 01 inkommit.»*

*Mom. 8.* Förläggas möte från dubbelspår till annat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, förfares jämväl på sätt i mom. 1—5 sagts, med iakttagande, dels att i ordena i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för det dubbelspår, till vilket mötet förläggas, och dels att bestämmelserna angående den förutvarande mötesstationen i stället skola tillämpas å gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret, och bestämmelserna angående den nya mötesstationen å gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår, till vilket mötet förläggas.

*Mom. 9.* Tågledaren är oförhindrad att genom en och samma order låta ändra flera, ett visst tåg berörande möten, och skola därvid i denna paragraf givna bestämmelser med hänsyn till de särskilda mötena lända till efterrättelse.

Enligt gamla upplagan skulle tågledarens "låt"-order ställas till såväl begynnelse- som slutstationen för den bansträcka, å vilken tågen skulle framgå i ändrad ordningsföljd. I nya upplagan har föreskrivits att "låt"-ordern endast skall ställas till begynnelsestationen. Tågledaren, känner i regel så väl till bangårdsförhållandena å sektionsstationer, att han kan avgöra om tågförbigången kan ske. Skulle i undantagsfall hinder förefinnas å slutstationen, skall detta av stationen meddelas till tågledaren, som då har att vidtaga eventuellt erforderlig ny ändring av tågets ordningsföljd. Därest hinder att verkställa tågledarens order icke förefinnes å begynnelsestationen, skall tågklararen avsända verkställighetsorder till slutstationen och mellanliggande stationer men ej till tågledaren. I gamla upplagan fanns föreskrivet, att om det tåg, som enligt ordern skulle gå efter, ej inkommit å stationen och det ej hade fast uppehåll därstädes, tågklararen skulle återkalla en eventuellt given order om körsignal samt förvissa sig om att infartssignalen återställdes till stopp, innan verkställighetsordern avsåndes. Denna föreskrift finnes ej medtagen i nya upplagan. Hinder föreligger för detta tågs avgång på grund av förbigången, varför bestämmelserna i § 74 skola tillämpas i förekommande fall.

Bestämmelserna i gamla upplagens mom. 4 angående rätt för tågklarare å vissa angivna stationer att ändra ordningsföljden mellan vissa tåg hava ej medtagits i den nya upplagan enär de endast ha giltighet å vissa bansträckor och således ej beröra personalen i allmänhet. Dessa föreskrifter ha i stället utfärdats i skrivelseform.

## § 78.

*Mom. 1.* Skall ändring av ordningsföljden mellan två i samma riktning gående tåg äga rum genom enstaka order, utfärdar tågledaren till begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tågen skola framgå i ändrad ordningsföljd, order enligt följande formulering:

*Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order.*

»Tåg 02 gå efter 04 till A» (slutstationen för bansträckan).

*Mom. 2.* Tågklararen å den station, där den ändrade tågföljden skall börja, skall, därest hinder att verkställa tågledarens order icke förefinnes (jfr mom. 3) till slutstationen (A) och mellanliggande stationer avsända verkställighetsorder enligt följande formulering:

»Tåg 02 går efter 04 till A».

*Anm. 1.* Verkställighetsordern innebär att tåg 02 skall gå efter 04 till A och därjämte att tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skola framgå å bansträckan eller någon del därav mellan tågen 02 och 04 och i samma riktning som dessa, skola framgå i sin bestämda ordningsföljd före tåg 04.

*Mom. 3.* Anser tågklararen å begynnelsestationen att giltigt hinder för verkställandet av tågledarens order föreligger, skall han omedelbart anmäla förhållandet till tågledaren enligt följande formulering:

»Tåg 02 kan ej gå efter 04 till A» och ange skälet härför.

Tågledarens order om ändrad tågföljd har genom denna anmälan förfallit, såvida icke tågledaren, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra giva order om att tågföljdsändringen skall kvarstå. Föreligger hinder för ändringen å slutstationen (A), skall denna härom under-

rätta tågledaren, vilken har att vidtaga eventuellt erforderlig ny ändring av tågets ordningsföljd.

### § 79.

Tågledarens  
ingripande  
vid nyttill-  
kommet möte.

Om vid tågförseening eller vid ändring av tågs ordningsföljd vare sig genom ändrad tjänstetidtabell eller enstaka order möte uppkommer för annat tåg, utan att detta möte är angivet i dess tjänstetidtabell, skall tågledaren giva följande order till den station, där möte uppkommer:

»Tåg 02 skall möta 01 i A» (mötesstationens namn).

Tågbefälhavaren och föraren å tåg 02 skola av A underrättas om mötet.

### § 80.

Benämning  
av tåg och  
stationer i  
meddelanden  
om ändrad  
ordnings-  
följd.  
Underteck-  
nande av  
svar i dy-  
lika fall.

*Mom. 1.* I de uti §§ 76, 77 och 78 föreskrivna order eller meddelanden skall stationsnamn fullständigt utskrivnas.

*Mom. 2.* Tågklarare är skyldig att själv underteckna kvitto å ändrad tjänstetidtabell eller verkställighetsorder.

### § 81.

Enkelspårs-  
drift å dub-  
belspår.

*Mom. 1.* Vid dubbelspårsdrift skola tågen alltid framgå på det vänstra huvudspåret i farriktningen.

*Mom. 2.* Då enkelspårsdrift skall anordnas å dubbelspår, utfärdar tågledaren till begynnelse- och slutstationen för den bansträcka, å vilken enkelspårsdrift skall äga rum (gräns-

189/30



§ 79.

Enligt denna paragraf åligger det tågledaren att, när vid tågförseening eller ändring av tågs ordningsföljd möte uppkommer för annat tåg utan att detta möte är angivet i dess tjänstetidtabell, giva följande order till den station, där möte uppkommer: "Tåg 02 skall möta 01 i A (mötesstationens namn).

Denna order behöver ej av stationen kvitteras. Tågbefälhavaren och föraren å tåg 02 skola av A underrättas om mötet.

§ 81.

Vid enkelspårsdrift & dubbelspår skulle enligt gamla upplagan tågledaren utfärda order härom till *alla* berörda stationer; såvnda till begynnelse- och slutstationen samt mellanliggande stationer å den bansträcka, varå enkelspårsdriften skulle äga rum, även om till stationer, som hade att underrätta vederbörliga tåg om enkelspårsdriften. Någon bestämd form för denna order fanns ej föreskriven. Enkelspårsdriften kunde vara partiell eller fullständig. Partiell sades enkelspårsdriften vara, när enstaka tåg skulle framföras å högra huvudspåret, och fullständig, när samtidigt tåg måste framföras å ena huvudspåret. Vid partiell enkelspårsdrift, varom banpersonalen alltid måste i förväg underrättas, skulle å främre änden av tåget föras särskilda signaler, under dagen en röd signalskärm och under natten en lykta till höger med fast, rött sken och en lykta med fast, ofärgat sken framåt. Tågledarens order skulle kvitteras. Tågledaren hade även att bestämma, när dubbelspårsdriften skulle återupptagas.

Bestämmelserna om enkelspårsdrift & dubbelspår ha i nya upplagan undergått avsevärda förändringar. Uppdelningen i partiell och fullständig enkelspårsdrift har borttagits. Det finnes numera endast ett slag av enkelspårsdrift & dubbelspår. Liksom förut är det även nu tågledaren, som har att bestämma, när enkelspårsdrift skall ske. Order härom skall dock nu utfärdas endast till begynnelse- och slutstationen (gränstationerna) för den bansträcka, varpå enkelspårsdriften skall ske. För tidsvinande vid telefonering av ordern har föreskrivits, att ordern skall ske enligt fastställd formulering. Av styrelsen torde ett särskilt formulär (S-formulär) komma att fastställas för användning vid enkelspårsdrift & dubbelspår, vilket formulär upptager de i Säkerhetsordningen föreskrivna tre fallen av enkelspårsdrift, nämligen för ett visst angivet tåg, fr. o. m. ett angivet tåg t. o. m. ett annat eller fr. o. m. ett visst angivet tåg tills vidare. I tågledarens order skall i korthet anges anledningen till enkelspårsdriften, exempelvis bandisposition. Om anledningen är bandisposition, torde ordern om bandispositionen bära utfärdas för sig (formulär S<sub>1</sub>) och ordern om enkelspårsdriften för sig. Vid utfärdandet av ordern har tågledaren att avgöra om enkelspårsdriften skall börja med det första tåget, som skall framgå å högerspår, eller med tåg som närmast dessförinnan skall framföras å rätt spår. Det senare alternativet torde vara det lämpligaste. Om möte uppkommer vid enkelspårsdriftens början eller slut, skall detta angivas. Tågledarens order skall av gränstationerna kvitteras endast för det fall, att ordern ej mottagits av tågklarerarna personligen.

ande stationer och underrättelsestationer och underrättas av den gränstationen tåg utsändas å högerspår. Om stationen har att ombestyras (gränstation) ordergivning av tågledaren och förare å de tåg, som å en enkelspårssträcka. Denna tågledaren skall ske genom en bestyrkt utdrag av tågledarens order, vilken kvitteras av tågchefen eller tågledaren. Är det fråga om utdrag av tågledarens order, skall angivas tågsföljd i förhållande till det pågående och det närmast efterföljande tåg. Om formulär skall numera ej utfärdas särskilt för dubbelspårsdriften. Har tågledaren föreskrivits endast för vissa tåg, må tågledaren utan vidare återupptaga tåget på grund av anledningen till densamma i tid bortfallit. Gäller ordern endast tåg tills vidare, skola tågledaren och underrättelsestationerna överenskomma enkelspårsdriftens återupptagande, till enkelspårsdriften borttagandet skall tagas av den gränstationen först erhållit i föreskriven ordred meddelande härom. Ordern, om tågledaren följande lydelse: "Dubbelspårsdrift A—B återupptages fr. o. m. tågledaren skall omedelbart tillställas andra tågledaren, mellanliggande stationer och underrättelsestationen. Om eventuellt anmodats ordergivning underrättas av resp. gränstation. Om tågledaren skall utväxlas för alla tåg, skall detta angivas under det enkelspårsdrift ävensom för de tåg, som efter

stationerna), order härom enligt följande formulering:

»Enkelspårsdrift på grund av (anledningen angives)

för tåg 01 . . . . dagen den . . . .

fr. o. m. dagens tåg 01 t. o. m. 09

fr. o. m. dagens tåg 01 t. v.

å uppspåret (resp. nedspåret) A—B, tabellen (eller uppräknig av tågens ordningsföljd).»

*Anm. 1.* Ordet »tabellen» innebär, att tågen skola framföras i ordningsföljd enligt den för ifrågavarande bansträcka gällande tabellen för enkelspårsdrift i tidtabellsbokens del II.

Ordern skall av tågklarerarna särskilt kvitteras, om de icke personligen mottagit densamma.

*Mom. 3.* Den gränsstation, från vilken tågen komma att utgå å högerspår, skall vidarebefordra tågledarens order till mellanliggande stationer samt underrättelsestationen. Gränsstationerna skola ombestyras, att tågpersonalen å därifrån på enkelspårssträckan utgående tåg, om möjligt å en föregående station, mot kvitto tilldelas en bestyrkt avskrift eller utdrag av tågledarens order. (I senare fallet skall i utdraget angivas tågets ordningsföljd i förhållande till det närmast föregående och det närmast efterföljande tåget.)

*Mom. 4.* När vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg framgår å högerspår, får icke samtidigt tåg framgå i samma riktning å det andra spåret.

*Mom. 5.* Gäller ordern om enkelspårsdrift endast vissa angivna tåg, må dubbelspårsdriften återupptagas utan särskild order, såvitt anledningen till densamma inom bestämd tid bortfallit.

Gäller ordern tillsvidare, skall den av stationerna å ömse sidor om vederbörande bansträcka, som först erhållit i föreskriven ordning lämnat meddelande, att anledningen till enkelspårsdriften bortfallit, efter överenskommelse med den andra gränsstationen, bestämma dubbelspårsdriftens återupptagande. Meddelande härom skall enligt följande formulering:

»Dubbelspårsdriften A—B återupptages fr. o. m. tåg 10»,

omedelbart tillställas stationen å andra sidan om bansträckan, mellanliggande stationer, underrättelsestationen samt tågledaren. Samtidigt underrättas av gränsstationerna de stationer, som eventuellt anmodats delgiva tågpersonalen tågledarens order.

*Mom. 6.* Om å dubbelspår finnes automatisk signalanordning för vägövergång, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen, skall, då enkelspårsdrift anordnas och denna icke väntas komma att pågå kortare tid, banmästaren anmodas att vid sådana vägövergångar anordna bevakning för de tåg, som framgå å högerspåret. Sedan sådan bevakning anordnats, skall banmästaren härom underrätta de stationer, varifrån tåg skola å högerspåret utsändas å dylika bansträckor.

Är icke dylik bevakning anordnad, skola tågklarerarna å nämnda stationer ombestyras att förare å tåg, som framgå å högerspåret erhålla order att vid sådana vägövergångar iakttaga i § 32, mom. 5, andra stycket, föreskriven försiktighet.

*Anm. 1.* Förestående bestämmelser frántaga icke tågklarerare rätten att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående påskjutningslok å högerspår.

## Kap. VII. Banpersonalens underrättande.

## § 82.

*Mom. 1.* För underrättelser till banpersonalen pr bantelefon angående vissa anordningar eller rubbningar i driften skall banan, efter samråd mellan trafik- och bansektionsbefälet, indelas i underrättelsesträckor och en station inom varje sådan sträcka utses till underrättelsestation.

*Banpersonalens underrättande ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften.*

*Mom. 2.* Underrättelser till banpersonalen skola lämnas enligt omstående tabell.

*Mom. 3.* Vederbörande trafikinspektör kan bestämma, att i tabellen under b) och c) anbefallda underrättelser till å linjen belägna driftplatser, vägvakter m. fl. i stället för av där angivna stationer skola lämnas av ovannämnda underrättelsestation.

*Mom. 4.* Tågklarerare (stationsvakter) å underrättelsesträckan skola, om så ej skett på annat sätt, hålla underrättelsestation under rättad om sådana anordningar, som skola delgivas banpersonalen eller som förare å motorfordon måste känna till vid färd å underrättelsesträckan.

Banmästare- och ledningsmästare skola lämna underrättelsestation noggrann uppgift å de sträckvakter resp. ledningsvakter, som skola underrättas. Trafikinspektör skall efter samråd med baningenjören lämna underrättelsestation besked om banpersonalens dagliga arbetstid, inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen, ävensom andra omständigheter, som kunna vara av betydelse för underrättelsernas meddelande. Samma uppgifter skola lämnas övriga stationer vid sträckan ifråga.

189/  
20

| Underrättelse lämnas till   | Underrättelse pr ban-  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|   | vagnuttagning (§ 32)   | extratågs gång eller tågs inställande (§ 36)  | återgående påskjutningslok (§ 37)   | ändrad tjänstetidtabell (§ 76)  |  |
|   |  |   |   | varigenom tåget lägges i ett tidigare läge  | varigenom tåget lägges i ett senare läge                         |
| lämnas banpersonalen i  |  |   |   |   |  |
| 1   | 2  | 3   | 4   | 5   | 6  |
| E<br>a) Sträckvakter och ledningsvakter å underrättelsesträcka                                      | a) av underrättelsestation vid de bestämda regelbundna påringningarna.<br>Angående åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 1.  |   |   |   | a) av underbestämda ningarna                                     |
| b) Blockposter och bevakade last- och signalplatser å stationssträcka                               | b) av den station, varifrån vagnarna skola utföras å stationssträckan, eller, om vagnarna skola utföras från lastplats, av den station, varunder lastplatsen lyder.<br>Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2. | b) av den station, varifrån extratåg eller inställt tåg enl. tjänstetidtabellen skall utgå å stationssträckan.<br>Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2. | b) av den station, där påskjutning börjar.<br>Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2. | b) av den station, varifrån tåget skall utgå å stationssträckan.<br>Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2. | b) av den station, varifrån tåget skall utgå å stationssträckan. |
| c) Vägvakter, vakter vid rörlig bro <sup>1</sup> o. banvakter m. fast postställe å stationssträcka. | c)=under b.  | c)=under b.   | c)=under b.   | c)=under b.   | c)=under b.  |

<sup>1</sup> Om bevakning vid rörlig bro ombesörjes av station, skall vakten där

Ehuruval bestämmelserna angående banpersonalens underrättande om vissa anordningar och rubbningar i driften i stort sett äro oförändrade, komma de dock — med hänsyn till sin vikt och betydelse. — att behandlas mer utförligt.

Den banpersonal, som skall erhålla underrättelse om förhållanden å linjen, som röra deras verksamhet, indelas i paragrafen i tre grupper, nämligen:

- a) sträckvakter och ledningsvakter,
- b) personal vid blockposter och bevakade last- och signalplatser, samt
- c) vägvakter, vakter vid rörlig bro och banvakter med fast postställe.

Sträckvakt (ledningsvakt) har skyldighet att snarast möjligt underrätta all å arbetssträckan arbetande personal samt, om tillfälle därtill yppar sig, banmästaren (ledningsmästaren). Station har sålunda ej skyldighet att underrätta banmästare.

Varom skola dessa personalgrupper underrättas; på vilket sätt och av vilken skall underrättelse lämnas? Detta framgår av den i paragrafen intagna tabellen, vilken även skall finnas anslagen å stationerna. Enligt denna tabell skall underrättelse lämnas angående vagnuttagning, extratågs gång eller inställande, återgående på lok, ändrad tjänstetidtabell, mötes- och förbi-gångsändring genom enstaka order, enkel-spårdrift å dubbelspår samt tågförse-ningar om mer än 15 minuter. Underrättelse om tågförse-ning behöver dock ej lämnas till personal tillhörande grupp b).

Beträffande grupp a) gäller, att underrättelse alltid skall lämnas av en och samma station — underrättelsestationen. Efter samråd mellan trafik- och bensektionsbefälet indelas banan i underrättelsesträckor (i regel sammanfalla dessa underrättelsesträckor med banmästaresträckorna)

dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret.

När vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg framgår å högerspår, får ej samtidigt tåg framföras i samma riktning (''kappkörning'') å det andra spåret.

I mom. 6 föreskriven underrättelse till banmästaren om bevakning vid vägövergång med automatisk signalanordning, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen, skall ombesörjas av station, varifrån tåg skola å högerspår utsändas å dylik bansträcka.



och en station inom varje stads-  
område till underrättelsestation.  
Underrättelsestation har skyldighet  
att lämna underrättelse till  
hållandena å underrättelsesträck-  
ningsförare å motorfordon, som ska  
å sträckan ifråga. För att vid  
stationen skall kunna fullgöras  
är det nödvändigt, att stationen  
underkunnig om vidtagande och  
av sådana anordningar, som  
vederbörande personal. Trafikinspek-  
tören kan ålägga underrättelsestationen  
att även underrätta de under-  
angivna personalgrupperna.  
Största vikt, att hålla isär bestämmelser  
om underrättelse till grupp a) (sträck-  
vakter och ledningsvakter) och till  
b) och c). För grupp a) gälla bestämmelserna  
i tabellen intagna bestämmelserna  
övrige i paragrafen intagna bestämmelserna  
men för grupperna b) och c) gälla  
endast de i tabellen intagna bestämmelserna.  
Underrättelse till grupperna b) och c)  
lämnas av olika stationer, beroende på den  
anordning eller rubbning varom fråga är  
och hänvisas härom till tabellen. Dock kan  
— såsom ovan framhållits — trafikinspek-  
tören bestämma att underrättelsestationen  
skall fullgöra även dessa åligganden. Så-  
som av tabellen framgår gäller i stort sett  
samma regel beträffande underrättelse-  
skyldighet till grupperna b) och c). Det  
är dock att observera att om underrättelse  
till grupp c) ej kunnat lämnas angående  
mötesändring genom enstaka order, tåg lik-  
väl ej skall delgivas order härom. Under-  
rättelse till grupp a) skall ske vid de regel-  
bundna påringningarna och endast vid  
dessa tillfällen och underrättelse till grup-  
perna b) och c) så snart behov därav före-  
ligger.

De regelbundna påringningarna till  
sträckvakter och ledningsvakter skola ske  
två gånger varje vardag, en gång före ar-  
betstidens början på morgonen och en gång  
på middagen å tid, som trafik- och bansektions-  
befälet efter samråd bestämt och be-  
kantgjort. Å svagt trafikerade bandelar  
kan distriktschefen medgiva, att påring-  
ning skall ske endast en gång varje var-  
dag. Vid de regelbundna påringningarna  
skall underrättelse lämnas om vid tillfället  
kända anordningar, som skola komma till  
utförande under tiden intill klockan 8 följande  
vardag eller, om endast en påringning  
varje vardag skall ske, intill tidpunkten  
för nästa påringning. I undantagsfall  
kan bestämmas, att tre regelbundna på-  
ringningar skola göras. För att såväl  
sträck- och ledningsvakter som personalen å  
underrättelsestation ej skola avglömma  
dessa påringningar har föreskrivits, att på-  
ringning skall ske även om intet finnes att  
meddela. Underrättelsestationens skyldig-  
het att medelst telefon underrätta sträck-

vakter och ledningsvakter är fullgjord, när de regelbundna påringningarna skett (mom. 8). Är förhållandet det, att underrättelsestation underlåter att ringa vid de föreskrivna tiderna eller att sträck- eller ledningsvakter ej passa telefonen vid dessa tider, bör rättelse ske. Eftersom underrättelse till sträckvakter och ledningsvakter endast får ske vid de regelbundna påringningarna och underrättelsestation då blott kan lämna meddelande angående förhållanden, som vid tillfället äro kända, kan det inträffa, att dessa vakter ej erhålla kännedom om allt som sker å linjen. Det har därför föreskrivits såsom grundprincip, att dessa vakter alltid skola, innan de begiva sig ut på linjen, hos underrättelsestation eller närmaste station inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, som röra deras verksamhet. Vad har underrättelsestation att iakttaga om underrättelse ej kunnat lämnas till sträck- och ledningsvakter vid de regelbundna påringningarna angående viss anordning, enär förhållandet då ej var känt för stationen? Det första personalen å denna station har att i dylikt fall tänka på, är om anordningen eller rubbningen i driften skall ske å dessa vaktars arbetstid eller ej, varvid med arbetstid förstås den tid varunder sträck- eller ledningsvakter hava att å vardagar utföra underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen. Inträffar anordningen å icke arbetstid är intet att iakttaga. Är förhållandet det, att anordningen eller rubbningen inträffar å arbetstid skall stationen ombestyras att underrättelse i vissa fall lämnas till förare och tågbefälhavare (tillsyningsman) att rörelse får ske endast med skärpt uppmärksamhet och beträffande tåg med en hastighet av högst 40 km./tim. resp. 60 km./tim. vid obehindrad sikt.

telefon skall vid

|  |  |  |                                 |             |
|--|--|--|---------------------------------|-------------|
| ändring av möte genom enstaka order (§ 77) | ändring av ordningsföljd mellan tåg i sammariktning genom enstaka order (§ 78) | vidtagande och upphörande av enkelspårsdrift & dubbelspår (§ 81) | tågförse-ning mer än 15 minuter | Anmärkingar |
|--|--|--|---------------------------------|-------------|

nedanstående utsträckning

| 7   | 8   | 9   | 10  | 11   |
|---|---|---|---|--|
| rättelsestation vid de regelbundna påring-  | a) av under-rättelsesta-tion vid de bestämda regelbund-na påring-ningarna.<br>Ang. åtgär-der om så ej kunnatske, se anm. 1. | a) av under-rättelsesta-tion vid de bestämda regelbund-na påring-ningarna.  | a) av under-rättelsesta-tion vid de bestämda regelbund-na påring-ningarna.  | <i>Anm. 1.</i> Om underrättelse enl. kol. 2-5 och 9 ang. anordning, som skall komma till utförande & sträckvakternas och ledningsvakternas arbets-tid, icke kunnat lämnas dem vid de regelbundna påringningarna, till följd av att förhållandet då icke varit känt för underrättelsestationen, skall denna station om-bestyra, att förare och tågbefälhavare (tillsyningsman) underrättas om förhållandet, innan vederbörande tåg eller vagnuttagnings utgår & ifrågavarande bansträcka. Ang. tågs framförande och hastighet i sådant fall, se §§ 68, mom. 6 och 69, mom. 6. |
| b) av den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen först skall vidtaga.<br>Ang. åtgär-der om underrättelse ej kunnat lämnas till bevakad driftplats med huvud-signal, se anm. 2. | b) av den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen först skall vidtaga.  | b) av den station, som först skall utsända tåg & höger-spår resp. det av-stängda spåret.<br>Ang. åtgär-der, om så ej kunnat ske, se anm. 2. | c) av den station, varifrån det försenade tågets skall-utgå & ban-sträckan. | <i>Anm. 2.</i> Kan underrättelse enl. kol. 2-5, 7 (till vakt vid bevakad driftplats m. huvudsignal) och 9 ej läm-nas ifrågavarande platser och vakter, innan anord-nings skall komma till utförande, skall förare och tågbefälhavare (till-syningsman) underrättas om förhållandet, varvid anges vilka driftplat-ser resp. vakter icke fått underrättelsen.<br>Ang. tågs framförande och hastighet i sådant fall, se §§ 68, mom. 6 och 69, mom. 6.   |
| c) av den station, där den ändrade ord-ningsfölj-den mellan tågen först skall vidtaga.  | c)=under b.   | c)=under b.   |   |  |

E

alltid underrättas av denna station.

*Anm. 1.* Med arbetstid förstås här den tid, varunder banpersonal har att å vardagar utföra underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen.

*Mom. 5.* De i tabellen anbefallda regelbundna påringningarna från underrättelsestation till sträckvakterna och ledningsvakterna skola medelst allmän signal företagas två gånger varje vardag, en gång före arbetstidens början på morgonen och en gång på middagen, å tid, som trafik- och bansektionsbefälet efter samråd bestämt och bekantgjort. Därvid lämnas sträckvakterna och ledningsvakterna besked om vid tillfället kända anordningar av hithörande slag, som skola komma till utförande under tiden intill kl. 8 följande vardag. Om så anses erforderligt kan bestämmas, att dylik påringning skall ske jämväl under frukostrast. Vid andra och eventuellt tredje påringningen lämnas endast sådana meddelanden, som ej lämnats vid föregående påringning samma dag.

*Anm. 1.* Distriktschefen kan för bandelar med mycket ringa trafik medgiva, att endast en sådan påringning företages varje vardag. Därvid skall underrättelse lämnas angående vid tillfället kända anordningar, som skola komma till utförande intill tidpunkten för nästa påringning.

*Mom. 6.* Sträckvakt (ledningsvakt), som mottagit meddelande enligt ovanstående, skall snarast möjligt vidarebefordra detta till all å arbetssträckan arbetande personal samt, om tillfälle därtill yppar sig, till banmästaren (ledningsmästaren).

*Mom. 7.* Finnes vid bestämd tid intet att meddela, skall underrättelsestation och i sin tur sträckvakt och ledningsvakt lämna besked härom.

Har person, som skall mottaga regelbunden

lik underrättelse skall lämnas vid vagnuttagning, extratågs gång, återgående pålok, tågs tidigareläggande genom ändrad tjänstetidtabell och vidtagande av enkelspårsdrift & dubbelspår. Om exempelvis ett extratåg anordnats att gå kl. 13 en fredag och underrättelse härom kommit underrättelsestationen tillhanda vid sådan tidpunkt, att sträckvakter och ledningsvakter ej kunnat underrättas därom vid de regelbundna påringningarna, skall förare och tågbefälhavare & extratåget delgivas order att banpersonalen ej underrättats om extratågets gång. Anordnas däremot extratåget en helgdag eller efter arbetstidens slut en vardag, skall underrättelse till tåget ej lämnas därom att sträck- och ledningsvakter ej kunnat underrättas. Ovan sagda avser sålunda underrättelse till *sträckvakter och ledningsvakter*. En annan fråga är om underrättelse till grupperna b) och c) sålunda till blockposter, bevakade last- och signalplatser samt vägvakter och vakter vid rörlig bro och banvakter vid fasta postställen. Underrättelse till dessa skall alltid lämnas när föreskriven anordning eller rubbning inträffar och sålunda ej vid vissa bestämda tider. Ha dessa ej kunnat underrättas skall, när fråga är om vagnuttagning, extratågs gång, återgående pålok, tågs tidigareläggande genom ändrad tjänstetidtabell, vidtagande av enkelspårsdrift & dubbelspår samt beträffande ej lämnad underrättelse om mötesändring genom enstaka order till vakt vid bevakad driftplats med huvudsignal, order härom alltid lämnas till förare och tågbefälhavare (tillsynsman) och sålunda oavsett om anordningen kommer till utförande & arbetstid eller ej.

> Meddelanden, som skola lämnas till banpersonalen eller varom förare & motorfordon måste äga kännedom vid färd & underrättelsesträckan, skola & underrättelsesta-

tionen ävensom å övriga stationer, som ha skyldighet att underrätta grupperna b) och c) införas i därför särskilt upplagd telefonbok. I denna antecknas även anmälan om färd med motorfordon eller tralla.

Därest bantelefon är i olag, skall i vissa fall banpost utsändas, nämligen vid anordnandet av vagnuttagnings, extratåg, återgående pålok samt tågs tidigareläggning genom ändrad tidtabell och enkelspårsdrift. Banpost skall i angivna fall även utsändas, när tågledaren så föreskrivit. Det kan nämligen inträffa att exempelvis en order om extratåg, som skall gå å sträckvakternas arbetstid, utkommer å sådan tid, att dessa ej kunnat underrättas vid de regelbundna påringningarna och en order till tåget om nedsatt hastighet skulle medföra att syftet med extratågets anordnande omintetgjordes.

(Forts.)

underrättelse, av någon anledning icke blivit underrättad, skall han snarast sätta sig i förbindelse med sträckvakten, ledningsvakten eller underrättelsestationen. E

*Mom. 8.* Underrättelsestations skyldighet att medelst telefon underrätta banpersonalen är fullgjord, när i mom. 5 föreskrivna påringningar skett.

Med hänsyn därtill att underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna endast kan lämna underrättelse om sådana anordningar, som vid tiden för påringningen äro kända, åligger det sträckvakterna och ledningsvakterna eller banpersonal, som av dem skola underrättas, att vid behov hos underrättelsestationen eller närmaste station inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, som röra deras verksamhet. E

*Anm. 1.* Angående påringning till underrättelsestation före färd med småfordon, tralla och större motordressin, se § 33, mom. 1 och § 34, mom. 6.

*Mom. 9.* Då så erfordras, kan telefonapparat inkopplas på linjen å arbetsplats, vars läge därvid meddelas underrättelsestation och de närmaste stationerna å ömse sidor. Denna plats skall ifråga om underrättelser betraktas som fast postställe.

Innan apparaten bortkopplas, skall arbetsledaren härom underrätta nyss nämnda stationer.

*Mom. 10.* Alla meddelanden, avsedda att bringas till banpersonalens kännedom ävensom övriga anordningar, varom förare å motorfordon vid färd å underrättelsesträckan måste äga kännedom, skola å underrättelsestationen enligt utfärdade anvisningar införas

i därför särskilt upplagd telefonbok. I den-  
samma antecknas även anmälan om färd med  
motorfordon och tralla (§§ 33 och 34).

*Mom. 11.* Underrättelse angående anord-  
nande av vagnuttagning, extratåg, återgående  
påskjutningslok samt tågs tidigareläggning  
genom ändrad tidtabell och enkelspårsdrift  
skall, då bantelefonlinjen är i olag eller sär-  
skild order därom utfärdats, lämnas banper-  
sonalen genom banpost (form. 380).

Banpost utsändes för varje stationssträcka  
av den station, som enligt tabellen under b)  
och c) skall pr bantelefon underrätta å linjen  
belägna driftplatser, vägvakter m. fl.

Så snart\*banpost framkommit till stations-  
sträckans andra gränsstation, skall den station,  
som utsänt banposten, härom underrättas. Är  
skyndsamhet av nöden, skall efter överens-  
kommelse mellan vederbörande stationer ban-  
post utsändas i båda riktningarna och lättast  
åtkomliga station underrättas, när banposterna  
mötts. För framförande av banpost får ej an-  
vändas signalvakt vid huvudsignal å linjen ej  
heller banvakt, som är sysselsatt med sådant  
reparationsarbete, som för tågens säkra gång  
ej får avbrytas.

Därest banpost ej utsänts eller ej hunnit del-  
givas banpersonalen, gäller vad i tabellen är  
stadgat angående underrättelse till förare och  
tågbefälhavare (tillsyningsman).



I nya upplagan ha bestämmelserna angående tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser omgrupperats och sammanförts i ett färre antal paragrafer än i gamla upplagan, varjämte vissa bestämmelser helt utgått, såsom föreskrifterna om åtgärder då skruvbromsat tåg ej kunnat stanna i behörig tid. Omgrupperingen syftar till att få i sak samhörande bestämmelser samlade på ett ställe. Föreskrifterna angående tågs stoppande vid fara eller hinder (gamla § 89) ha sålunda sammanförts med bestämmelserna om urspårning av tåg eller annan olyckshändelse (gamla § 94).

Bestämmelserna i § 83 överensstämman i stort sett med gamla upplagens. Ett par ändringar äro dock att observera. Enligt gamla upplagan skulle tågbefälhavaren, om tåget nödgades stanna å linjen och uppehållet väntades överstiga 15 minuter, genast söka medelst telefon anmäla förhållandet till närmaste bakomliggande station, som efter mottagandet av denna anmälan hade att ansvara för att annat tåg ej utsändes å sträckan. Kunde tågbefälhavaren ej komma i förbindelse med denna station, skulle han ombestyras stoppsignalering bakåt. Om banvakt påträffades, skulle denne anmodas utföra signaleringen. I nya upplagan har föreskrivits att berörda åtgärder skola av tågbefälhavaren vidtagas endast om tåget beräknas ej kunna fortsätta förrän 15 minuter, efter det gångtiden å tåganmälningssträckan utgått. Om stoppsignalering bakåt måste anordnas, skola enkast knalldosor utläggas på ett avstånd av minst 800 meter. Anledningen till ändringen är den, att om tåganmälan av en eller annan orsak ej skulle kunna utväxlas för ett efterföljande tåg, så får detta tåg enligt § 67 mom. 9 ej utsändas å tåganmälningssträckan förrän minst 15 minuter förflutit

## Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser.

### § 83.

*Mom. 1.* Nödgas tåg stanna å linjen och anses detsamma ej kunna fortsätta tidigare än 15 minuter efter det gångtiden å tåganmälningssträckan utgått, skall tågbefälhavaren därom omedelbart underrätta övrig vederbörande tågpersonal samt söka anmäla förhållandet till närmaste bakomliggande station. Kan tågbefälhavaren ej komma i förbindelse med denna station, skall han ombestyras stoppsignalering med knalldosor enligt § 27, dock endast bakåt. Påträffas banvakt, skall denne anmodas utföra signaleringen.

*Tåg, som nödgas stanna å linjen och ej kan utan dröjsmål fortsätta.*

Är orsaken till uppehållet undanröjd, får tåget föras vidare utan att avvakta signalernas indragande. Närmaste station i tågriktningen skall av tågbefälhavaren anmodas ombestyras, att dessa signaler av banpersonalen avlägsnas.

*Anm. 1.* Angående givandet av avgångssignal efter uppehåll å linjen, se § 68.

*Mom. 2.* Kan tåget endast föras tillbaka, må, så vida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas till närmaste station, därvid en signalkarl, visande stoppsignal, skall sändas före tåget, som skall sakta följa efter på ett avstånd av omkring 700 meter under upprepade signaler »tåg kommer». Tåget får dock icke på väg till närmaste station föras förbi annan bevakad driftplats med huvudsignal, förrän tågbefälhavaren av där tjänstgörande platsvakt erhållit besked, att, så vitt denne vet, intet hinder för tågets fortsatta gång bakåt förefinnes.

Platsvakt vid blockpost får icke lämna sådant besked, med mindre ifrågavarande tåganmälningsträcka är fri och hinderanmälan avlåtit.

Innan tåget införes å station, skall tågbefälhavaren inhämta tillstånd därtill hos tågklareraren. Dyligt tillstånd kan givas muntligen eller genom körsignal från infartssignalen.

*Mom. 3.* Har tåg stannat å linjen för att genom backning och ny fart åter kunna komma fram, må, så vida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget under upprepade signaler »tåg kommer» sakta föras tillbaka högst 1000 meter bortom stigningens början, dock aldrig förbi huvudsignal vid bevakad driftplats eller å dubbelspår innanför stationsgränsen utan tillstånd av tågklareraren (platsvakten), ej heller förbi rörlig bro eller genom längre tunnel. Om tågets bromskraft endast uppgår till vad som föreskrives i § 40, mom. 2 får hastigheten härvid icke överskrida 15 km./tim.

*Mom. 4.* Kan tåget varken föras framåt eller tillbaka, skall tågbefälhavaren underrätta lättast åtkomliga station om förhållandet med begäran om hjälptåg samt ombestyrta stoppsignaler med knalldosor enligt § 27 även framför tåget. Nyssnämnda begäran skall innehålla uppgift om det ställe, där tåget står, missödets beskaffenhet och den hjälp, som erfordras.

E Har tåget stannat å elektrifierad bansträcka skall i begäran, om möjligt, uppgivas om felaktigheten finnes å lok eller å de elektriska ledningarna för tågdriften.

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

utöver den tid, som finnes bestämd för ett redan avsänt tågs gång till nästa tåganmälningsstation.

Därest knalldosor utlagts, behöva de ej upptagas av tågchefhavaren, när tåget föres vidare. Närmaste station skall av denne anmodas ombestyras, att banpersonalen avlägsnar knalldosorna.

Om tåg beräknas under angivna tid bliva stående utanför en station av den anledningen, att infartssignalen står till stopp, torde stoppsignalering bakåt ej behöva ordnas. Stationspersonalen bör så ordna, att närmaste bakomliggande tåganmälningsstation underrättas om förhållandet. Kan personalen å stationen ej komma i förbindelse med ifrågavarande station bör tåget intagas eller stoppsignalering anordnas. Skulle personal ej finnas tillstädes å stationen, oaktat den skulle vara bevakad, har föraren att enligt § 72 mom. 11 införa tåget å stationen.

I mom. 3 har bestämts att tåg, som stannat i en stigning å linjen, kan få backa

för att erhålla ny fart, om föraren anser så utan fara kunna ske. Enligt anm. 1 till mom. 3 i § 41 får sådan tillfällig backning företagas även om stängkopplade vagnar finnas i tåget. Signalen "tåg kommer" skall givas upprepade gånger, när backning företages. Backningen får ske högst 1,000 meter bortom stigningens början, dock aldrig förbi huvudsignal vid bevakad driftplats eller å dubbelspår innanför stationsgränsen utan tillstånd av tågklareraren (platsvakten), ej heller förbi rörlig bro eller genom längre tunnel. Om tåget endast är försett med den bromskraft, som är föreskriven för en hastighet av 15 km./tim. i motsvarande lutning, får hastigheten under backningen ej överstiga nämnda tal.

Om tåg blir stående å linjen och ej kan föras vare sig framåt eller tillbaka, skall lättast åtkomliga station underrättas med begäran om hjälptåg. Stoppsignalering med knalldosor skall anordnas såväl framåt som bakåt enligt § 27.

Nu såsom förut gäller att tågklarerare, som mottagit begäran om hjälptåg till ett å linjen stående tåg skall, om lok där finnes tillgängligt eller snart förväntas, ofördröjligen utsända hjälptåg å närmaste stationssträcka, d. v. s. å bansträckan till närmaste bevakade station och sålunda förbi obevakad station. Detta får ske utan att tågledarens medgivande inhämtas, men denne skall dock underrättas därom, att hjälptåg utsänts. Om lok måste tagas från annan än de båda gränstationerna för den stationssträcka, där tåget stannat, skall tågledaren utfärda order om hjälptågets gång.

I gamla upplagan § 96 fanns föreskrivet, att om tåg stannat å linjen för annan stoppsignal än från huvudsignal och anledningen till densamma vore för tågpersonalen obekant samt ingen fanns tillstädes, som kunde lämna upplysning, fick tåget långsamt föras framåt, varvid en signalkarl skulle färdas på 700 meters avstånd framför tåget intill dess tåget framgått 2 kilometer, då bevakningen kunde indragas. I nya upplagan gäller i stort sett detsamma, dock att bevakning endast behöver anordnas å en sträcka av 1 kilometer.

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

*Mom. 5.* Har tåg stannat å linjen och kan det icke utan dröjsmål fortsätta, skall tågklarare å den station, som därom får under rättelse, genast avlåta hinderanmälan för bansträckan och underrätta tågledaren.

*Mom. 6.* Tågklarare, som mottagit begäran om hjälptåg från ett tåg, som stannat å närmaste stationssträcka, skall, därest lok finnes till hands eller snart kan förväntas, så fort ske kan utsända hjälptåg, bestående av lok jämte, om så erfordras, hjälpvagn med nödiga redskap och erforderligt manskap, ävensom i övrigt vidtaga nödiga åtgärder. Kan hjälptåg ej avsändas från denna station, skall tågklararen anmoda den andra gränsstationen för stationssträckan att, där så ske kan, utsända hjälptåg. Kan ej heller från denna station dylikt tåg utsändas, skall tågklararen å förstnämnda station förbereda närmaste station, där reservlok är förlagt, att dettas tjänst kan komma att erfordras. I varje fall skall den tågklarare, som mottagit begäran om hjälptåg, meddela förhållandet till tågledaren. När lok måste tagas från annan än de båda gränsstationerna för den stationssträcka, där tåget stannat, skall tågledaren utfärda order om hjälptågets gång.

Har begäran om hjälptåg framställts hos tågledaren, får tåget ej utan särskild order av

denne avsändas från station, till vilken det samma antingen med eget lok eller med användande av hjälptåg införts.

*Mom. 7.* Har hjälptåg hos tågledaren begärts för tåg, vars lok blivit otjänstbart å station men sedermera satts i stånd att framföra tåget, får detta ej utan särskild order av tågledaren avsändas från stationen.

*Mom. 8.* Har tåg stannat å linjen för annan stoppsignal än från huvudsignal eller den samma ersättande signalmedel eller från bomsignal och är anledningen till stoppsignalen för tågpersonalen obekant och är ingen tillstådes, som kan giva upplysning, skall tågbefälhavaren, ifall han efter undersökning icke finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i mom. 2 föreskrivits. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått omkring 1000 meter, må bevakningen indragas och föraren under iakttagande av särskild uppmärksamhet å banan, åter framföra tåget med normal hastighet.

## § 84.

*Vagnar, kvarlämnade av tåg, som stannat på linjen, eller som gått loss å linjen från tåg.* *Mom. 1.* Måste vagnar kvarlämnas av tåg, som stannat å linjen, skall tågbefälhavaren, innan den del av tåget, som kan fortsätta, åter sättes i gång, tillse, att de kvarlämnade vagnarna säkert bromsas eller förstängas. Är den kvarlämnade tågdelen genomgångsbromsad, skall det oaktat betryggande antal skruvbromsar tilldragas. Tågbefälhavaren skall uppehålla sig vid de kvarlämnade vagnarna och ombestyr stoppsignalering med knalldosor på sätt i § 27 sagts, dock endast bakåt. Föraren skall till nästa station införa så stor del

§ 84.

Paragrafen behandlar de fall, att vagnar  
antingen måst kvarlämnas av tåg eller gått  
loss från tåg å linjen. Därest vagnar  
måste kvarlämnas av tåg, som stannat å  
linjen, skulle enligt gamla upplagan tågbe-  
fälvaren, sedan han ombestyrkt att de  
kvarlämnade vagnarna säkert bromsats  
eller förstängts och skyddssignalering så-  
väl framåt som bakåt samt om möjligt be-  
vakning anordnats, medfölja den främre  
delen av tåget till nästa station.



Utsättandet av stoppsignalerna å ömse sidor om de kvarlämnade vagnarna tog givetvis en avsevärd tid i anspråk. För att medbringa den försening, som oundgängligen måste uppstå vid dylikt hinder, har i nya upplagan bestämts, att tågchefhavaren — om särskild sådan medföljer tåget — skall stanna vid de kvarlämnade vagnarna och ombestyrta stoppsignalering *med knalldosor* på sätt i § 27 sagts, dock endast *bakåt*. Föraren skall införa främre delen av tåget till nästa station. Härvid får ej medtagas flera vagnar än som tillgänglig bromskraft medgiver. Om behöfligt bör hastigheten nedsättas. Därest den kvarlämnade tågdelens är genomgångsbromsad, skall likväl betryggande antal skruvbromsar tillsättas. Om vagnar måste kvarlämnas å linjen från tåg, som framföres utan konduktörspersonal, skall föraren, sedan vederbörlig signalering ombestyrts, i och för vagnarnas bevakning underrätta närmaste banvakt eller tjänsteställe.

Beträffande åtgärder då vagnar gå loss å linjen från tåg, vars lok drager vagnarna, skiljer nya upplagan på det fall, att vagnarna äro anslutna till tågets bromsledning och det fall att så ej är förhållandet. Äro de lossgångna vagnarna anslutna till bromsledningen, bromsas automatiskt tågdel, som är försedd med verk samma bromsar, således i regel främre delen. Äro de lossgångna vagnarna ej anslutna till bromsledningen, skola de om möjligt stoppas av därpå placerad tågpersonal eller av banpersonalen.

av tåget, som tillgänglig bromskraft medgiver. Slutsignal får icke under vägen till nästa station föras å den tågdel, som fortsätter. Befälhavaren (föraren) å denna tågdel skall inberätta händelsen till tågklareren (stationsvakten) vid nyssnämnda station ävensom till platsvakt vid bevakad driftplats med huvudsignal på vägen mellan de kvarlämnade vagnarna och stationen samt till signalvakten vid den ifrågavarande stationens egen infartssignal åt detta håll. Är stationen ej tåganmälningstation, skall tågklareren tillkallas.

Tågklareren skall genast avlåta hinderanmälan och utan dröjsmål vidtaga åtgärder för vagnarnas införande till endera stationen. Erfordras härför utsändande av hjälptåg, förfares enligt § 83, mom. 6.

*Anm. 1.* Måste vagnar kvarlämnas å obevakad station, skall tågklareren tillkallas och vagnarna undanföras å sidospår.

*Mom. 2.* Om vagnar, som icke äro anslutna till tågets bromsledning, gå loss å linjen från tåg, vars lok drager vagnarna, skola de lossgångna vagnarna om möjligt stoppas av därå placerad tågpersonal eller av banpersonalen. I mörker och i tät dimma får försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarna, och får stoppsignal för sådant ändamål således icke heller givas av varken tåg- eller banpersonal. Tåget skall fortsätta till nästa station, varvid föraren har att göra motsvarande anmälan till tågklareren, platsvakter och signalvakt, som i mom. 1 är föreskriven för å linjen kvarlämnade vagnar; dock endast under förutsättning, att detta kan ske utan att genom tågets stannande fara för sammanstötning med de lossgångna vagnarna uppkommer.

Vid dagsljus få lossgångna vagnar, som icke äro anslutna till tågets bromsledning, åter tillkopplas och stoppsignal för sådant ändamål givas, endast om med säkerhet är känt, att vagnarna stå stilla.

I fråga om de lossgångna vagnarna skall av den därå befintliga tågpersonalen eller av banpersonalen vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrivna i mom. 1.

*Mom. 3.* Om vagnar å linjen gå loss från tåg, vars lok skjuter vagnarna, skall tåget under alla förhållanden stanna och de lossgångna vagnarna så vitt möjligt stoppas för att därefter tillkopplas. I dylika fall skall stoppsignal givas av den, som upptäckt, att vagnarna gått loss.

## § 85.

*Urspåring av tåg eller annan olycks-händelse.*

*Mom. 1.* Iakttages eld å tåg, förskjutning av last, så att tågets säkra framförande äventyras, eller annan fara, skall stoppsignal genast givas, utom i det fall, som i § 84, mom. 2 sagts.

Den, som givit stoppsignalen, skall skyndsamt underrätta tågbefälhavaren om orsaken.

*Mom. 2.* Den, som ser, att stoppsignaler givas till tåg, skall genast upprepa dem, så att de må kunna uppfattas av lokpersonalen. I händelse stoppsignalerna ej uppmärksammas, skall personal å linjen eller stationer medelst telefon eller telegraf anmoda närmaste tjänsteställe i tågets väg att stoppa tåget.

*Mom. 3.* Inträffar å linjen urspåring av tåg eller annan olyckshändelse av den beskaffenhet, att tåg icke kan fortsätta, och är avsevärd

189/  
30

Vid urspårning av tåg eller annan olycks-  
händelse å linjen skall station, som härom  
fått underrättelse, meddela förhållandet  
jämväl till underrättelsestationen. Har  
eld uppkommit i tåg, skall den vagn, som  
råkat i brand, snarast möjligt avskiljas  
från de övriga, därest fara för eldens sprid-  
ning till övriga vagnar förefinnes.

Då skrubromsning numera endast före-  
kommer i ytterst ringa omfattning i S. J.  
tåg, torde det ej förekomma, att tåg "ske-  
nar" på grund av utebliven bromsning på  
skrubromsade vagnar. Bestämmelserna i  
gamla upplagan § 95 om undersökning i  
dylika fall ha därför ej medtagits i den  
nya upplagan.

skada skedd eller fara till liv eller lem för handen, så att skyndsam hjälp kräves, skall signalering anordnas på ömse sidor om tåget, på sätt i § 27 är stadgat, banpersonal tillkallas 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 station, som har att härom underrätta dels tågledaren, ban- och maskinsektionsföreståndaren samt underrättelsestationen, dels vid behov närmaste lok- eller vagnbefäl och närmaste station, där hjälpvagn är placerad, ävensom att avlåta hinderanmälan.

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

Har eld uppkommit i tåg, skall den vagn, som råkat i brand, snarast möjligt skiljas från de övriga, därest fara för eldens spridning till övriga vagnar förefinnes.

*Mom. 4.* Om signalen »fara» gives från lok, om eldsvåda uppkommer å banan eller i dens omedelbara närhet, eller om 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 åttlydande de föreskrifter, som meddelas av tågchefhavaren eller den bland de närvarande, vilken eljest utövar högsta befälet.

*Mom. 5.* Iakttages under tågs gång hinder för annat tåg att framgå å samma spår, skall förhållandet anmälas till närmaste tåganmä-

ningsstation eller blockpost. Har tåget ej uppehåll där, skall det för ändamålet stoppas.

Iakttagare tågpersonal hinder för tåg å bredvidliggande, i bruk varande spår å linjen, och är det tydligt, att hindret ej förut observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och närmaste banvakt eller station i tågets väg underrättas.

---