

## C. Undantagsbestämmelser.

### Kap. I. Bestämmelser angående tågs framförande över obevakade driftplatser.

#### *Allmänna föreskrifter.*

#### § 86.

*Mom. 1.* För tågs framförande över obevakade driftplatser — undantagandes automatiska blockposter, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar — skola efter följande bestämmelser lända till efterrättelse, så vitt icke styrelsen för särskilt fall annat bestämt.

*Bestämmelsernas tillämplighet. Begreppsbestämningar.*

*Mom. 2.* Station anses obevakad, då tågklararerare eller stationsvakt icke finnes i tjänstgöring vid tågrörelse. Annan driftplats anses obevakad, då antingen huvudsignal saknas eller platsvakt, som ombesörjer huvudsignals manövrering, icke finnes i tjänstgöring vid tågen.

#### § 87.

Distriktschefen skall avgöra, huruvida viss driftplats får lämnas obevakad för tåg.

*Befogenhet att bestämma ang. driftplats bevakning. Besiktning.*

Innan medgivande i detta hänseende lämnas, skola å platsen befintliga anordningar besiktigas av baningenjören, signalingenjören och

trafikinspektören, vilka till distriktschefen skola avgiva gemensamt, skriftligt utlåtande, huruvida anordningarna å driftplatsen äro sådana, att efterföljande bestämmelser kunna tillämpas.

## § 88.

*Befogenhet  
att bestämma  
ang. tåggrö-  
relsen.*

*Mom. 1.* Sedan distriktschefen bestämt vilka driftplatser, som få vara obevakade, äger trafikinspektören bestämma, för vilka tåg bevakning vid dessa platser normalt icke behöver förekomma.

*Anm. 1.* Förestående bestämmelser frantaga icke tågklarare rätten att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående påskjutningslok över obevakad driftplats å tåganmälningssträcka.

*Mom. 2.* Då en driftplats tillfälligt skall lämnas obevakad för ett tåg, eller då en driftplats tillfälligt skall vara bevakad för ett tåg, för vilket den enligt tjänstetidtabellen skulle varit obevakad, skall tågledaren härom utfärda order till driftplatsen ifråga, vilken underrättar de båda närmaste, på ömse sidor om densamma belägna tåganmälningsstationerna och i erforderliga fall ordergivningsstationen. Tågbefälhavaren och föraren å vederbörligt tåg skola mot kvitto underrättas om förhållandet av ordergivningsstationen eller, därest så icke kan ske, genom annan lämplig station.

Ankommer tåg så sent till driftplats, som skall vara obevakad för tåget, att bevakning, utan att vara föranstaltad av tågledaren, har inträtt, och föreligger hinder för tågets genomfart skall, om föraren ej i förväg underrättats om förhållandet, denne utanför stationen där om meddelas besked.

§ 86.

I gamla upplagens bestämmelser om obehvakad körning ha endast smärre ändringar vidtagits. För automatiska blockposter gälla dessa bestämmelser ej. Av begreppsbestämningarna framgår att annan driftplats än station anses såsom obehvakad, antingen om huvudsignal saknas vid platsen eller platsvakt, som ombesörjer huvudsignals manövrering, ej finnes i tjänstgöring vid tågen. Man bör hålla isär begreppen obehvakad driftplats och obemannad driftplats. En driftplats är obemannad, om icke någon tjänsteman — vare sig manlig eller kvinnlig — finnes i tjänstgöring vid tågen. En driftplats kan sålunda vara obehvakad men bemannad.

§ 87.

Bestämmelserna i gamla upplagan angående undersökning huruvida från driftplats skött bevakning av vägövergång i banans plan kan indragas vid obehvakad körning, ha utgått i nya upplagan. Enligt gällande författningar få dylika övergångar ej lämnas obehvakade.

Distriktschefen äger bestämma vilka driftplatser, som få vara obevakade. Trafikinspektören har att avgöra för vilka tåg dessa platser *normalt* ej behöva vara bevakade och tågledaren äger föreskriva, när en dylik driftplats *tillfälligt* skall vara obevakad eller bevakad. Ehuru trafikinspektören sålunda har att avgöra för vilka tåg driftplats skall vara obevakad, äger dock tågklarare rätt att anordna hjälptåg och återgående pålok över obevakad driftplats å tåganmälningssträckan.

- När tillfällig ändring beträffande bevakning vid en driftplats skall ske, har tågledaren att härom utfärda order till driftplatsen ifråga, vilken underrättar de båda närmaste på ömse sidor om densamma belägna tåganmälningsstationerna och i erforderliga fall ordergivningsstationen. Enligt gamla upplagan ålåg det trafikinspektören att i dylika fall ställa ordern jämväl till dessa tåganmälningsstationer. Genom att tågledaren numera har att sätta sig i förbindelse med allenast en station, kan givetvis tid vinnas vid orderns utfärdande. Ordergivningsstationen eller annan lämplig station underrättas tågchefen och förare å vederbörligt tåg.

Därest tåg ankommer så försenat till en driftplats, som enligt tågets tjänstetidtabell skulle vara obevakad, att bevakning, utan att vara föranstaltad av tågledaren på sätt ovan sagts, inträtt, skall om möjligt tåget underrättas i förväg. Har så ej kunnat ske, skall föraren underrättas utanför stationen ifråga, om hinder föreligger för tågets genomfart. Föreligger ej hinder, behöver tåget ej stoppas för underhållens givande.

I en obehövad driftplats skall huvud-  
 signal, förbi vilken tåg skall framgå, nor-  
 malt intaga körställning. Den får dock ej  
 vara fastlåst i denna ställning, för den  
 händelse att tåg av en eller annan anled-  
 ning behöver stoppas. Om signalen sättes  
 till stopp, skola dock växlar och spårspär-  
 rar därmed ej bliva fria för omläggning.  
 Det har därför föreskrivits, att växel eller  
 spårspärr, som förreglas i-signalledning och  
 ej tillika genom annan anordning är an-  
 knuten till ställverket, skall läsas medelst  
 kontrollås. Likaså skola å driftplatser, där  
 tågvägsspärr, tågväglås eller elektrisk tåg-  
 vägsförregling ej finnes, förreglingsanord-  
 ningarna kunna läsas medelst ett särskilt  
 kontrollås (K 16).

## § 89.

*Mom. 1.* Då en station är obevakad, får tåg framgå endast å viss av distriktschefen på förhand bestämd tågväg, i regel huvudtågväg.

*Mom. 2.* Fordon får vara uppställt endast å sådant spår, från vilket det medelst spårspärr eller skyddsväxel kan hindras att inkomma i det spår, varå tåg skall framgå. Om grusgropsspår, industrispår, bispår eller huvudspår från annan bana ansluter till driftplatsen, skall spårspärr eller skyddsväxel finnas anordnad, som kan hindra fordon att från nämnda spår inkomma i det spår, varå tåg skall framgå.

*Mom. 3.* Växlar i spår, varå tåg skall framföras, skola, såvida de icke äro förreglingsbara, kunna låsas medelst kontrollås i läge till detta spår. De spårspärrar och skyddsväxlar, som enligt mom. 2 skola hindra införandet i tågspåret eller huvudspåret av fordon från anslutande spår, skola, såvida de icke äro förreglingsbara, kunna låsas medelst kontrollås i skyddande läge.

*Mom. 4.* I mom. 3 angivna kontrollås skola vara så anbragta, att låsning kan äga rum och nyckeln urtagas endast, om växeln resp. spårspärren ligger i det i samma mom. angivna läget.

*Mom. 5.* Växel eller spårspärr, som förreglas genom förreglingshjul i signalledning och icke samtidigt genom annan anordning (växelvev, förreglingsvev o. d.) är anknuten till ställverket, skall låsas medelst kontrollås på sätt i mom. 3 och 4 sagts.

*Mom. 6.* Huvudsignal, förbi vilken tåg skall framgå, skall normalt visa kör. Huvudsigna-

Fordons av-  
ställande.

Växlars och  
spårspärrars förreg-  
ling eller  
låsning.

len får icke vara fastlåst i körställning, utan den skall när som helst kunna återställas till stopp.

*Mom. 7.* Å driftplats med förreglingsbara växlar och spårspärrar, där tågvägsspärr, tågväglås eller elektrisk tågvägsförregling icke finnes anordnad, skola förreglingsanordningarna, utom genom huvudsignalens ställande till kör, kunna låsas medelst ett särskilt kontrollås (K 16).

*Mom. 8.* Å driftplats, där växlar och spårspärrar icke äro förreglingsbara, och på grund härav enligt mom. 3 låsning medelst kontrollås är anordnad, skola nycklarna till samtliga dessa lås göras beroende av ett särskilt kontrollås (K 16), som måste upplåsas, för att nycklarna till växlar och spårspärrarna skola bliva fria.

## § 90.

*Kontrollås-  
nycklars och  
reserunnyck-  
lars förva-  
rande.*

*Mom. 1.* Nyckel till i § 89 mom. 7 och 8 omnämnt särskilt kontrollås benämnes huvudnyckel. Dylik nyckel skall vara av S. J. typ K 16. Huvudnycklar skola av trafikinspektören mot kvitto efter behov utlämnas till viss driftplats — dock ej sådan driftplats, som är ständigt obevakad.

*Mom. 2.* Huvudnyckel, som utlämnats till förvaring å viss driftplats, får handhavas endast av tågklareren eller platsvakten personligen. Dylik nyckel får utlämnas till annan tjänsteman endast i den ordning i § 93, mom. 2 föreskrives.

*Mom. 3.* Om huvudnyckel förkommit, skall skriftlig anmälan härom ofördröjligen avlåtas

till trafikinspektören av den, som är ansvarig för nyckeln.

*Mom. 4.* Till varje särskilt av de i § 89, mom. 3 och 5 omnämnda kontrollås vid växlar och spårspärrar får endast en nyckel finnas i bruk.

*Mom. 5.* Erforderliga reservnycklar till kontrollås skola under trafikinspektörens plombering förvaras vid av denne bestämd driftplats, dock få reservnycklar icke finnas tillgängliga å driftplats, som ständigt är obebakad för tåg. Då plombering av reservnyckel brutits, skall detta omedelbart skriftligen anmälas till trafikinspektören.

*Mom. 6.* Trafikinspektören skall föra förteckning över å sektionen befintliga huvudnycklar samt reservnycklar. Av förteckningen skall framgå, till vilka driftplatser resp. nycklar blivit utlämnade. Huvudnycklarna skola vara numrerade i löpande följd.

## § 91.

*Mom. 1.* Vid driftplatser med vederbörligen godkänd växel- och signalsäkerhetsanläggning, omfattande samtliga i vederbörande tågväg befintliga motväxlar samt ifrågakommande skyddsväxlar och spårspärrar, få tåg framföras med samma hastighet, som om driftplatsen vore bebakad. *Hastighet.*

*Mom. 2.* Vid driftplats, där växlarna och spårspärrarna icke äro förreglade utan endast låsta medelst kontrollås enligt § 89, mom. 3 får hastigheten icke överstiga 20 km/tim; dock må beträffande på nämnda sätt utrustad driftplats å linjen, såvitt distriktschefen efter prövning för varje särskilt fall ej anser lägre hastig-



het erforderlig, en hastighet av högst 40 km/tim komma till användning.

*Mom. 3.* Har föraren mottagit underrättelse, att föreskriven anmälan »Fri genomfart» (se § 94, mom. 4) saknas från obebakad driftplats, får tåget icke framföras förbi driftplatsen med större hastighet, än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om, att växlar i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det att tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas. Hastigheten får i här ifrågasvarande fall icke överstiga 20 km/tim.

## § 92.

*Åtgärder då  
körsignal ej  
visas.*

*Mom. 1.* Om körsignal icke visas medelst huvudsignal vid tågs ankomst till eller avgång från obebakad driftplats, och någon tjänsteman icke finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken, får tåget, sedan föraren vidtagit i § 91, mom. 3 föreskrivna åtgärder, föras förbi infartssignalen och, om tåget gör uppehåll, på av tågbefälhavaren givna avgångssignal avgå från driftplatsen, varvid särskild uppmärksamhet skall ägnas åt banan och försiktighet iakttagas, tills nästa driftplats med huvudsignal uppnås. Å linjen befintliga växlar, vid vilka huvudsignal saknas, få därvid icke passeras med större hastighet än att föraren kan tillräckligt tidigt stoppa tåget, om växel skulle ligga i oriktigt läge eller huvudspåret icke skulle vara hinderfritt.

*Mom. 2.* Oregelmässigheter av i mom. 1 angivna slag skola av föraren anmälas till tågklararen å närmaste station, där tåget har

I gamla upplagan fanns föreskrivet, att hastigheten vid driftplats, där växlarna och spårspärrarna icke voro förreglade utan endast låsta med kontrollås, ej fick överstiga 20 km./tim., försåvitt ej beträffande plats å linjen distriktsförvaltningen för varje särskilt fall *medgivit* en högsta hastighet av 40 km./tim. I nya upplagan gäller samma föreskrift om 20 km:s hastighet, men vid plats å linjen får den uppgå till 40 km./tim., såvitt ej distriktschefen efter prövning i varje särskilt fall *bestämt en lägre hastighet*.

## § 92.

Om vid tågs ankomst till eller avgång från obeyakad driftplats körsignal ej visas medelst huvudsignal och någon tjänsteman ej finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken, får numera tåget föras förbi infartssignalen, varvid *föraren* har att förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det att tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas. Förhållandet skall av *föraren* anmälas till tågklareren å närmaste station, där tåget har fast uppehåll.

fast uppehåll, och skall denne vidtaga åtgärder, så att förare å annat tåg, som skall framgå förbi platsen, under det att denna är obevakad, skriftligen underrättas om förhållandet. Förare å sådant tåg skall förfara enligt § 91, mom. 3.

*Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som ständigt är obevakad för tåg.*

§ 93.

*Mom. 1.* Huvudnyckel till driftplats, som ständigt är obevakad för tåg, skall enligt trafikinspektörens bestämmande förvaras antingen å endera av de båda närmaste stationerna å ömse sidor om driftplatsen eller å båda nyssnämnda stationer.

*Huvudnyckels utlämnande m. m.*

*Mom. 2.* Huvudnyckel, som förvaras å station, må av tågklarerare mot kvitto tillfälligtvis utlämnas till tågbefälhavare, banmästare eller tillsyningsman vid vagnuttagning. Tågklarerare skall, då nyckeln utlämnats till banmästare eller till tillsyningsman, som icke färdas med tåg, omedelbart, och då utlämnandet ägt rum till tågbefälhavare eller tillsyningsman, som färdas med tåg, snarast möjligt efter tågets avgång, avlåta hinderanmälan till den närmast bortom den ifrågavarande driftplatsen belägna tåganmälningsstationen. Hinderanmälan må återkallas, först sedan nyckeln återlämnats till endera stationen och vederbörande tågbefälhavare, banmästare eller tillsyningsman förklarat, att hinder icke möter för tågs framförande förbi den obevakade driftplatsen.

Hinderanmälan behöver icke utväxlas i sådana fall, då vederbörliga växlar och spår-

spärrar äro mekaniskt eller elektriskt förbundna med utfartssignalerna vid de båda närmast å ömse sidor om platsen belägna stationerna.

*Mom. 3.* Tågbefälhavare, banmästare eller tillsyningsman, som utfört växling eller av annan anledning öppnat växel eller spårspärr vid ständigt obevakad driftplats, skall, innan han lämnar driftplatsen, tillse, att allt är klart för tågs framförande och att huvudnyckeln medföres därifrån. Huvudnyckel, som utlämnats av station på sätt i mom. 2 sagts, skall efter dylik användning snarast möjligt återlämnas till endera av de båda närmast å ömse sidor om driftplatsen belägna stationerna.

*Mom. 4.* Har huvudnyckel blivit återlämnad till annan station än den, som utlämnat nyckeln, skall den återsändas med första tåglägenhet. Om nyckeln icke skall användas av tågbefälhavaren å detta tåg, skall den sändas i slutet rekommenderad tjänsteförsändelse. Då nyckeln återkommit till hemstationen, skall denna därom underrätta den avsändande stationen.

*Mom. 5.* Trafikinspektören skall efter samråd med bansektionsföreståndaren utfärda bestämmelser angående inspektion jämlikt § 45 å ständigt obevakad driftplats.

*Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som lämnas obevakad endast för vissa tåg.*

## § 94.

Åtgärder innan bevakning upphör.

*Mom. 1.* Vid driftplats, som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg, skall tågklareren (stations- eller platsvakten), kort

innan bevakningen upphör, utföra särskild inspektion av det spår, varå tåg skall framgå, medan driftplatsen är obebakad, för att utröna att intet hinder för tågs framförande finnes. Vid denna inspektion skall, förutom vad som finnes bestämt i § 55, mom. 3 särskilt tillses:

att samtliga å driftplatsen befintliga fordon äro uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att sådana åtgärder äro vidtagna, att fordonen icke kunna komma i drift,

att vattenkranar, lyftkranar o. d. äro låsta, så att desamma icke kunna hindra tågrörelsen,

att växlar i tågvägen resp. huvudspåret, skyddsväxlar och spårspärrar, som icke äro förreglingsbara, blivit låsta medelst kontrollås,

att nycklarna till dessa kontrollås bli fastlåsta med härtill avsedd huvudnyckel, K 16, och att sistnämnda nyckel blir förvarad på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe,

att i signalledning förreglade växlar, som enligt § 89, mom. 5 skola låsas medelst kontrollås, bli vederbörligen låsta och nycklarna inlagda på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe,

att anordningar för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar äro fränkopplade och låsta medelst härför avsedd låsanordning,

att föreskrivna åtgärder blivit vidtagna beträffande å driftplatsen förekommande vägövergångar i banans plan,

*Anm. 1.* När tåg skall framgå över obebakad driftplats under tid, då signallyktor skola hållas tända, skola bomsignallyktor vid vägövergång, vars manövreringsanordningar i regel handhavas av stationspersonalen å denna driftplats, tändas redan då driftplatsen lämnas obebakad.

att tågvägsspärr, tågvägslås, elektrisk tågvägsförregling eller i § 89, mom. 7 föreskrivet särskilt kontrollås intager spärrande ställning och att vederbörande nyckel inlägges på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe,

att föreskrivna åtgärder beträffande omkoppling av linjeblockanordningar eller andra elektriska ställverksanordningar bliva vidtagna.

*Mom. 2.* Vederbörliga huvudsignaler skola därefter ställas till kör, varvid, om mer än en infartssignal skall ställas till kör, beroendet mellan omställningsanordningarna till dessa signaler, om så erfordras, undanröjes medelst härför avsedd anordning. Det skall tillses, att huvudsignalerna visa riktig, tydlig och fullständig körsignal.

*Ann. 1.* Om tåg skall befara stationen endast i en riktning, skola å enkelspår båda infartssignalerna ställas på kör. Dock behöver lykta i semafor hållas tänd endast i den för tåget gällande infartssignalen.

*Mom. 3.* Omkopplare till bantelefonlinjens å driftplatsen varande anknytningsväxel skall, därest icke trafikinspektören annorlunda bestämt, ställas i mittläget, så att telefonlinjen är öppen.

*Mom. 4.* Sedan i mom. 1—3 föreskrivna åtgärder vidtagits, skall tågklareren (stations- eller platsvakten) anmäla: »*Fri genomfart i N* (driftplatsens namn)» respektive »*Fri genomfart i N å uppspåret* (nedspåret)» till närmast å ömse sidor om driftplatsen ifråga belägna stationer, som utväxla tåganmälan för det först framgående tåget eller å dubbelspår för det å resp. huvudspår först framgående tåget. Denna anmälan skall åtföljas av anmälarens fullständiga namn och införas i tågtid-

Vid enkelspårsdrift skola de båda närmast på ömse sidor om den obevakade driftplatsen belägna tåganmälningsstationerna utväxla utförlig tåganmälan, även om nämnda anmälan eljest ej behöver utväxlas. Detsamma gäller vid dubbelspårsdrift för det första tåg, som skall framgå å resp. huvudspår under den tid driftplatsen är obevakad, om anmälan "Fri genomfart" mottagits.

journalen å driftplats, där dylik journal användes, och å övriga driftplatser i bantelefonboken. Efter avlåtandet av nyssnämnda anmälan är driftplatsen utan hinder av bestämmelserna i § 44 befriad från bevakningsskyldighet för tåg.

*Mom. 5.* Under den tid, då driftplats av här ifrågavarande art är obebakad för tåg, får varken växel i genomfartstågvägen, växel i huvudspåret å linjen eller växel eller spårspärr, som skall skydda tågvägen resp. huvudspåret, rubbas ur sitt läge och icke heller flyttning av vagn eller annan åtgärd vidtagas, som kan medföra ändring av de i mom. 1 anbefallda åtgärderna.

## § 95.

*Mom. 1.* Under den tid, då driftplats är obebakad för tåg, skola vid enkelspårsdrift de båda närmast på ömse sidor om platsen belägna tåganmälningsstationerna utväxla utförlig tåganmälan även om nämnda anmälan eljest icke behöver utväxlas. Vid dubbelspårsdrift skall likaledes utförlig tåganmälan utväxlas; dock att dylik tåganmälan endast behöver utväxlas för det första tåg, som skall framgå å resp. huvudspår under den tid driftplatsen är obebakad, såvida anmälan »Fri genomfart» mottagits.

*Utväxling  
av tågfrågor.  
Åtgärder då  
anmälan  
»Fri genom-  
fart» saknas.*

*Mom. 2.* Har anmälan »Fri genomfart» icke ingått från driftplats, som skall vara obebakad för visst eller vissa tåg, skall i anmälan »Klart 0» ingå uppgift, från vilken eller vilka driftplatser förstnämnda anmälan saknas. Tåganmälan skall i dylikt fall avfattas sålunda: »Fri genomfart .ej anmäld från N, eljest klart 0».



Denna anmälan skall i sin helhet införas i tåg-tidjournalen.

*Mom. 3.* Om någon av de stationer, till vilken anmälan »Fri genomfart» skall avgivas, icke kommer att utväxla tåganmälan för sträckan förbi den obevakade driftplatsen under hela den tid, driftplatsen är obevakad — vare sig på grund av att stationen under tiden befrias från tåganmälnings skyldighet eller att tåganmälnings skyldighet inträder vid en närmare driftplatsen belägen station — skall tågklareraren å den förstnämnda stationen till tågklareraren å den nya tåganmälningsstationen uppgiva, huruvida anmälan »Fri genomfart» ingått.

*Mom. 4.* Har anmälan »Fri genomfart» icke i föreskriven ordning ingått, skall tågklarerare ombestyra, att förare å varje berört tåg skriftligen underrättas härom.

## § 96.

*Bevaknings-  
återupp-  
tagande.*

*Mom. 1.* När bevakning åter skall vidtaga vid driftplats, som varit obevakad för tåg, skall upplysning om tågläget först inhämtas från någon av de närmast på ömse sidor om driftplatsen belägna tåganmälningsstationerna. Inträder samtidigt med bevakningsskyldighet även tåganmälnings skyldighet för driftplatsen, får »klart» icke anmälas för något tåg förrän nöjaktig upplysning härutinnan inhämtats.

*Mom. 2.* När bevakningsskyldighet inträder, skall varje till kör ställd huvudsignal utan dröjsmål återställas till stopp. Har beroendet mellan olika huvudsignaler varit upphävt, skall detta återställas och vederbörande nyckel inläggas på ett på förhand bestämt, för obehöriga

§ 97.

Det är numera trafikinspektören som har att avgöra om rörelser å särskilt förbindelsespår mellan två stationer skola ske i full överensstämmelse med Säkerhetsordningens föreskrifter eller om spåret skall trafikeras såsom bispår och därå förekommande tågrörelser betecknas såsom bispårståg. Trafikinspektören äger numera att i större utsträckning än förut bestämma angående bispårsdriftens ordnande.

skyddat ställe. Linjeblockanordningar skola inkopplas och ställverksanordningarna ävensom omkopplare till bantelefonledning återställas i resp. normallägen.

## Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.

### § 97.

*Mom. 1.* I fråga om rörelser mellan två stationer, som ske å särskilt förbindelse-spår, skall trafikinspektören pröva, huruvida dessa rörelser lämpligen kunna ordnas såsom tågrörelser i full överensstämmelse med föreskrifterna i denna Säkerhetsordning. Kan så ske, skola å dylikt spår framgående tåg intagas i tidtabellsboken i den mån, de kunna på förhand bestämmas.

*Trafik å  
bispår.*

Anses förbindelse-spår av här ifrågavarande slag ej böra hänföras till huvudspår, bör det benämnas bispår och därå förekommande tågrörelser betecknas som bispårståg.

För rörelsen å varje bispår av sistnämnda slag skall med ledning av nedan anförda synpunkter en lokal instruktion upprättas genom vederbörande trafikinspektörs försorg.

*Mom. 2.* För bispårstågen skola tillämpas de för tåg i allmänhet gällande föreskrifterna med följande undantag.

a) Befogenhet såsom tågledare å bispåret kan tilläggas tågklararen å endera av spårets ändstationer. Förenklade bestämmelser rörande ändring av tågs ordningsföljd, anordnande av tåg och ordergivning må av trafikinspektören utfärdas.

b) För varje särskilt bispår skola de bispårståg, som därå skola framgå, såvitt de

samma kunna på förhand bestämmas, uppföras å en förteckning, som skall utdelas och kvitteras på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

c) Rörelser å bispår skola kontrolleras av vederbörande tågklarare (platsvakt) eller ock av å driftplatserna placerade signalvakter, vilka skola stå i förbindelse med varandra och med tågklararens expedition medelst telefon. Dylik signalvakt skall övertaga tågklararens befogenhet och ansvar beträffande bispårstågen i enlighet med föreskrifterna i denna Säkerhetsordning och de i den lokala instruktionen intagna bestämmelserna.

d) Där huvudsignaler icke finnas, skall tillvägagångssättet vid tågs intagande särskilt bestämmas.

Då bispårståg skall utgå å bispår, gives efter trafikinspektörens bestämmande avgångssignal antingen av tågchefhavaren eller tågklararen (platsvakten, signalvakten).

Angående tågvägsinspektion skola lokala föreskrifter utfärdas.

e) Växlingsrörelse mot väntat bispårståg får ej äga rum, sedan »klart» för tåget lämnats.

f) Största tillåtna hastigheten får ej överstiga 30 km/tim. Tåget skall utrustas med verksam broms enligt föreskrifter, fastställda av trafikinspektören och maskiningenjören gemensamt.

g) Slutsignaler erfordras ej. Tågchefhavaren är ansvarig för att vagn ej lämnas å bispåret.

h) Huruvida och i vad mån tågattiralj skall medföras, bestämmas av trafikinspektören.

i) När bispårståg framföres av växlingslok må å loket förda signaler bibehållas oförändrade.

j) Tid- och vagnrapporter från tågbefälhavaren behöva icke avgivas.

**Mom. 3.** Vagnuttagningsordning får ordnas i enlighet med av trafikinspektören fastställda, förenklade föreskrifter.

**Kap. III. Föreskrifter angående tågloks bemanning med enbart förare.** (Gälla icke för ånglok och icke för motorvagnar, som sakna »dead man's grip».)

### § 98.

Bemanning av tågloks förarhytt med enbart förare får efter styrelsens i varje särskilt fall lämnade medgivande äga rum under följande villkor.

*Tågloks be-  
manning med  
enbart föra-  
re.*

1. Loket skall vara försett med såväl genomgångs- som skruvbroms båda verkande å lokets samtliga drivhjul.

2. Tåg, som medför resande, skall vara i sin helhet genomgångsbromsat och tåg, som ej medför resande, skall tillhöra någon av bromsgrupperna I eller II.

3. Om tågbefälhavare medföljer tåget, skall han uppehålla sig i vagn med lätt åtkomlig nödbroms. Under tågs avgång från driftplats skall han hava placerat sig så, att han kan iakttaga av tågklararen (stations- eller platsvakten) given stoppsignal och så, att han kan omedelbart åtkomma nödbromsen.

4. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall tågbefälhavaren, om särskild sådan medföljer tåget, införa det samma till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

5. Vid uppehållstågs ankomst till driftplats

skall tågklararen, om stoppsignal skall av denne givas, antingen placera sig så, att stoppsignalen blir synlig på förarens sida, eller också beordra annan tjänsteman att från lämpligt ställe repetera signalen.

6. Om loket utgöres av elektrolok, motorvagn eller revisionsvagn och är försett med sådan anordning, att, om regleringshandtaget för drivmaskineriet släppes, medan maskineriet arbetar, kraftutvecklingen automatiskt avbrytes (»dead man's grip»), får tågets hastighet utgöra högst 60 km/tim. och antalet axlar hos tillkopplade fordon utgöra högst 20.

7. Om loket är försett med såväl den under punkt 6 angivna anordningen för kraftutvecklingens avbrytande, då manöverhandtaget släppes, som med anordning, vilken automatiskt tillsätter genomgående bromsen, då viss tid förflutit sedan föraren släppt manöverhandtaget, gäller ej föreskriften i punkt 6. Denna anordning skall provas en gång före varje tjänstetur. Om densamma därvid visar sig ej fungera och ej kan bringas i ordning, skall ytterligare en man placeras å loket, för såvitt icke enligt vid tillfället rådande förhållanden enbart förare erfordras enligt punkt 6.

Föraren får under inga omständigheter, medan loket är i rörelse, ställa omkastningsveven i 0-läge.

#### Kap. IV. Föreskrifter angående tågs framförande utan konduktörspersonal.

##### § 99.

*Tåg utan  
konduktörspersonal.*

Motorvagnståg ävensom tåg, som framföres av lok, bemannat med såväl förare som biträde, må framföras utan konduktörspersonal,

Beträffande föreskrifterna om tågs framförande utan konduktörspersonal observeras att åligganden, som skulle utförts av tågbefälhavaren å station, överflyttats på

tågklareraren. Endast i de fall att i arbetsordning för stationen eller i order för varje särskilt fall så föreskrivits, skola dessa åligganden utföras av annan tjänsteman än tågklareraren. Anbefalld under rättelse till tågbefälhavaren när bromsprov utförts, skall ej lämnas till föraren utan till tågklareraren. Å bevakad station skall stationspersonalen ägna särskild uppmärksamhet åt vagnarnas och lasternas beskaffenhet.

Slut.

om enligt trafikinspektörens beprövande så kan ske utan att trafiksäkerheten därigenom äventyras.

Härvid skall följande iakttagas:

1) Föraren (framföres tåget av mer än ett lok: föraren å det främsta) skall tjänstgöra jämväl såsom tågbefälhavare.

2) Tågattiraljen i tåg, som medför resande, skall förvaras i tågfinkan eller, om sådan ej medföljer, i annan lämplig vagn så nära loket som möjligt. Å vagnslistan skall denna vagn av utgångsstationen markeras genom anbringandet av ordet »attiralj».

3) Tågklarerare å tågets utgångsstation eller station, där lokpersonalbyte regelbundet äger rum, skall delgiva föraren sådana i konduktörspersonalens orderbok intagna order, som beröra dennes tjänstgöring som tågbefälhavare å tåget (sådan orderbok skall alltså finnas å alla här berörda stationer).

4) Tåg, som består av mer än 12 vagnsaxlar, skall vara genomgångsbromsat och hava sista vagnen ansluten till bromsledningen.

5) Föraren skall icke visa signalen »klart för avgång».

6) Samtliga de åligganden, vilka av tågbefälhavaren skola utföras å utgångs- eller annan station, såsom kontroll över tågets sammansättning, koppling och utrustning, bromskraftens fördelning och bromsprovets utförande, meddelande till föraren jämlikt § 66, mom. 4 b), skola övertagas av stationär personal. Annan tjänsteman än tågklarerare får endast i enlighet med fastställd arbetsordning eller efter order för varje särskild gång utföra ifrågakvarande åligganden. Anbefalld under rättelse till tågbefälhavaren, när bromsprov



utförts, skall icke lämnas till föraren utan till tågklararen.

7) Måste vagnar kvarlämnas av tåg, som stannat å linjen, skall föraren, sedan vederbörlig signalering ombestyrt, i och för vagnarnas bevakning underrätta närmaste banvakt eller tjänsteställe.

8) Å de bevakade stationerna skall stationspersonalen ägna särskild uppmärksamhet åt vagnarnas och lasternas beskaffenhet å sådana tåg (även genomfartståg), som framföras utan konduktörspersonal.

**Kap. V. Bestämmelser innefattande ändringar i Säkerhetsordningen att komma till användning dels vid tillämpning av militärtidtabell, dels eljest när styrelsen härom utfärdat särskild föreskrift.**

§ 100.

*Ändring nr 1.*

Sist i § 19 tillkommer följande:

Vid tillämpning av militärtidtabell må slutsignal visas genom *en* lykta eller *en* skärm, uppsatt å högra sidan i tågets farriktning. Vid växlingsrörelse och vagnuttagnung under militärtidtabell skall å lokets bakände icke föras lykta med rött sken.

*Ändring nr 2.*

Sist i § 22 tillkommer följande:

*Anm.* Angående tillhandahållande av tjänstetidtabeller vid tillämpning av militärtidtabell intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, se ändring nr 3.

### Ändring nr 3.

I § 35 tillfogas efter mom. 3 följande:

*Mom. 3 a.* Vid tillämpning av militärtidtabell skola, intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, grafiska militärtidtabeller i stället användas, dock med följande undantag. Till tågchefhavare och förare skola tjänstetidtabeller utlämnas för varje (även ordinarie) tåg på sätt i § 36, mom. 2, för extratåg är föreskrivet. Till sådan banpersonal, vilken enligt beprövande av vederbörande baningenjör anses icke lämpligen böra tilldelas grafiska militärtidtabeller, skola i stället utlämnas av baningenjören upprättade tågordningar för resp. bansträckor.

Med avseende å de grafiska militärtidtabellerna gäller i dylikt fall vad i mom. 1 stadgats angående tillhandahållande av tidtabellsbok, kvittering av dylik bok och tillhandahållande av tågordning. Likaså gälla bestämmelserna angående insändande till trafikinspektören av avskrift av tågordningen och av uppgift å tåg, som skall underrättas om möte med extratåg.

Tjänstetidtabell, som tillställs tågchefhavare och förare, skall bestå av avskrivet eller mångfaldigt exemplar av den i manuskript till tidtabellsboken intagna tjänstetidtabellen för tåget. I sålunda avskriven (mångfaldig) tjänstetidtabell för visst tåg skall ordinarie möteståg och tåg, som förbigår eller förbigås, vara betecknat:

om detsamma går dagligen, medelst en asterisk vid dess nummer och

om detsamma icke går dagligen, medelst en särskild anteckning i tjänstetidtabellen angående dag, då tåget går.

Extratåg erhåller ingen särskild beteckning. För utdelning till stationerna skall trafikinspektör upprätta tabell över tågspår för de i den grafiska militärtidtabellen upptagna tågen ävensom tabeller över bromsgrupper och bromstal för tåg i sådana fall, då uppgifter därom saknas i de grafiska militärtidtabellerna eller då i dessa tidtabeller intagna uppgifter icke överensstämna med föreskrifterna i § 40.

#### *Ändring nr 4.*

Till § 36, mom. 2, fogas följande:

*Anm. 2.* Beträffande överlämnande till tågchefen och förare av tjänstetidtabeller i dylikt fall, se ändring nr 3.

#### *Ändring nr 5.*

I § 41 tillkommer följande:

*Mom. 9.* Vid tillämpning av militärtidtabell kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 1 särskilda s. k. loktåg framföras.

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

#### *Ändring nr 6.*

I § 43, mom. 6, tillfogas följande:

*Anm. 5.* I krig må, jämlikt föreskrifterna i militärt järnvägsreglemente, vagn med explosiv vara av 1:sta klass framföras i blandade tåg och godståg, som medföra resande, eldfarlig olja eller annat lätt antändbart gods, oavsett tågets hastighet.

### Ändring nr 7.

I § 50 tillkommer följande:

*Mom. 4.* Vid tillämpning av militärtidtabell må i sådana fall, då det skulle medföra menlig tidsutdräkt att meddela föraren ändrat tågspår före infarten på sätt i mom. 3 föreskrivits, och då infartssignalen anger tågväg, tåg intagas, utan att dylik underrättelse givits, och har föraren därvid att iakttaga vad som föreskrives i ändring nr 9.

### Ändring nr 8.

I § 55, mom. 6, tillkommer följande:

*Anm. 4.* Vid tillämpning av militärtidtabell kan i anmärkning 3 nämnd föreskrift av trafikinspektör utfärdas genom särskild order.

### Ändring nr 9.

I § 72, mom. 1, tillkommer följande:

*Anm. 2.* Vid tillämpning av militärtidtabell medges dock, att därest huvudsignal visar annan infartstågväg än den, å vilken tåget skall ingå enligt till föraren tidigare given order, tåget må införas med försiktighet och så långsamt, att det kan skyndsamt stanna, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes. Detta skall, ifråga om genomfartståg, iakttagas endast till dess avgångssignal eller sådan signal i förening med utfartssignal angiver, att utfarten är fri.

---