

C. Undantagsbestämmelser.

*I denna avdelning in-
tagna bestämmelser med
undantag av bestämmel-
serna i § 101 få endast
tillämpas efter styrel-
sens särskilda medgi-
vande.*

Kap. I. Bestämmelser angående tågs framfö- rande över obevakade driftplatser.

Allmänna föreskrifter.

§ 86.

Mom. 1. För tågs framförande över obevakade driftplatser — undantagandes automatiska blockposter, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar — skola efterföljande undantag från de för tågrörelse i allmänhet gällande bestämmelser lända till efterrättelse, så vitt ej styrelsen för särskilt fall annat bestämt.

*Bestäm-
melsernas
tillämplig-
het.
Begrepps-
bestäm-
ningar.*

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

§ 87.

Distriktschefen }
Styrelsen } skall avgöra, huruvida viss drift-
plats får lämnas obevakad för tåg.

Innan medgivande i detta hänseende lämnas, skola å platsen vidtagas anordningar, som möjlig-

*Befogenhet
att bestäm-
ma ang.
driftplats
bevakning.
Besiktning.*

göra tillämpning av efterföljande bestämmelser. Dessa anordningar skola därjämte hava av baningenjören, signalingenjören och trafikinspektören besiktigats; över besiktningen skall till distriktschefen avges gemensamt, skriftligt utlåtande, huruvida anordningarna å driftplatsen äro för ändamålet tillräckliga.

sakkunnig person besiktigats; över besiktningen skall denne till styrelsen avge skriftligt utlåtande, huruvida anordningarna å driftplatsen äro för ändamålet tillräckliga. I detta utlåtande skall därjämte anges om från driftplatsen skött bevakning av vägkorsning äger rum eller ej samt, i förra fallet, huru vägbevakningen avses att ordnas under tid, då driftplatsen lämnas obevakad.

§ 88.

*Befogenhet
att bestämma
ang.
tågrörelsen.*

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

Anm. 1. Förestående bestämmelser frántaga ej tågklarare rätt att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående påskjutningslok över obevakad driftplats å stationssträcka.

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 i fråga, vilken underrättar de båda närmaste, på ömse sidor om densamma belägna tåganmälningsstationerna och i erforderliga fall ordergivningsstationen (jfr dock § 59, mom. 2). Tågbefälhavaren och lokpersonalen å vederbörligt tåg skola underrättas om

förhållandet av ordergivningsstationen eller, därest så ej kan ske, genom annan lämplig station (se form. S 11).

Ankommer tåg så sent till driftplats, som enligt tjänstetidtabell eller särskild order skall vara obebakad för tåget, att bevakning enligt tågexpeditörens bedömande bör äga rum, skall denne föranstalta om sådan ordergivning, som i första stycet stadgats, samt underrätta tågledaren. Föreligger hinder för tågets genomfart, skall, om lokpersonalen ej i förväg underrättats om förhållandet, denna personal utanför stationen därom lämnas besked.

Anm. 1. Order till tåg ang. i tidtabellsboken föreskriven tillfällig bevakning av driftplats i anledning av extratågs gång, skall lämnas av ordergivningsstation (se form. S 11).

§ 89.

Mom. 1. Då en station är obebakad, får tåg framgå endast å viss av $\left\{ \begin{array}{l} \text{distriktschefen} \\ \text{styrelsen} \end{array} \right\}$ på förhand bestämd tågväg, i regel huvudtågväg.

*Fordons
avställande.
Växlar
och spår-
spärrars
förregling
eller lös-
ning.*

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, industri-spår, 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 ej 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 ej äro förreglingsbara, kunna medelst kontrollås låsas 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 ej 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 körsignal. Huvudsignalen får ej 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 ej finnes anordnad, skola förreglingsanordningarna, utom genom huvudsignalens ställande till kör, kunna låsas medelst ett särskilt kontrollås (K 16).

Anm. 1. Ang. undantag för ständigt obevakad driftplats, se § 93, mom. 1.

Mom. 8. Å driftplats, där växlar och spårspärrar ej 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 bli fria.

Anm. 1. Ang. undantag för ständigt obevakad driftplats, se § 93, mom. 1.

§ 90.

*Kontroll-
låsnicklars
och reserv-
nycklars
förvarande.*

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 viss driftplats, får handhavas endast av tågexpeditören personligen. Dylik nyckel får utlämnas till annan

person endast i den ordning i § 93, mom 2 föreskrives.

Mom. 3. Om huvudnyckel förkommit, skall skriftlig anmälan därom 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 ej finnas å driftplats, som ständigt är obebakad för tåg. Då plombering av reservnyckel brutits, skall detta omedelbart anmälas till trafikinspektören.

Mom. 6. Trafikinspektören skall föra förteckning över å sektionen befintliga huvudnycklar och 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 bevakad. *Hastighet.*

Mom. 2. Vid driftplats, där växlarna och spårspärrarna ej äro förreglade utan endast låsta medelst kontrollås enligt § 89, mom. 3 får hastigheten ej överstiga 40 km/tim., såvitt

}	distriktschefen	}	efter
	styrelsen		

 prövning för varje särskilt fall ej anser lägre hastighet erforderlig.

Mom. 3. Har lokpersonalen mottagit underrättelse, att föreskriven anmälan »fri genomfart» (se

§ 95, mom. 4) saknas från obevakad driftplats, får tåget ej framföras förbi driftplatsen med större hastighet, än att föraren under tågets gång hinner 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. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim.

Anm. 1. Ang. åtgärder, då genomfartstågväg å obevakad station är ofarbar, se § 31.

§ 92.

*Åtgärder
då körsig-
nal ej visas.*

Mom. 1. Om körsignal ej visas medelst huvudsignal vid tågs ankomst till eller avgång från obevakad driftplats, får tåget, sedan föraren, själv eller genom biträdet, inne på platsen förvissat sig om att någon tjänstehavare, som kan lämna upplysning om orsaken, ej finnes tillstädes, under iakttagande av bestämmelserna i § 91, mom. 3, föras förbi driftplatsen, varvid, om uppehåll gjorts å densamma, avgångssignal skall givas av tågchefhavaren. Särskild uppmärksamhet skall därefter ägnas åt banan och försiktighet iakttagas, tills nästa driftplats med huvudsignal uppnås. Å linjen befintliga växlar, vid vilka huvudsignal saknas, få därvid ej passeras med större hastighet än att föraren kan tillräckligt tidigt stoppa tåget, om växel skulle ligga i oriktigt läge eller huvudspåret ej skulle vara hinderfritt.

Anm. 1. Har lokpersonal erhållit meddelande, att lykta i huvudsignal å obevakad driftplats ej kan tändas, gäller beträffande tågs framförande förbi driftplatsen vad i § 91, mom. 3 är föreskrivet (jfr § 94, mom. 2, anm. 2).

Mom. 2. Oregelmsässigheter av i mom. 1 angivna slag skola av föraren anmälas till tågexpeditören å närmaste station, där tåget har fast uppehåll, och skall denne vidtaga åtgärder, så att lokpersonal å annat tåg, som skall framgå förbi platsen, under det att denna är obevakad, underrättas om förhållandet (se form. S 10). Förare å sådant tåg skall förfara enligt § 91, mom. 3.

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

§ 93.

Mom. 1. Driftplats, som ständigt är obevakad för tåg, skall vara försedd med kontrollås (K 16) enligt § 89, mom. 7 och 8, såvida ej växlarna i stället kunna låsas genom blockering från de båda närmaste å ömse sidor om platsen belägna stationerna. *Huvudnyckels utlämnande m. m*

Huvudnyckel skall enligt trafikinspektörens bestämmande förvaras antingen å endera av de båda närmaste stationerna å ömse sidor om driftplatsen eller å båda dessa stationer.

Mom. 2. Huvudnyckel, som förvaras å station, må av tågexpeditör mot kvitto tillfälligtvis utlämnas till tågbefälhavare, banmästare, arbetsledare, signalreparatör eller tillsyningsman vid vagnuttagning. Tågexpeditör, som utlämnat nyckeln, skall därvid snarast möjligt ombestyrta hinderanmälan. Hinderanmälan må återkallas, först sedan nyckeln återlämnats till endera stationen och den, som innehaft nyckeln, förklarar, att hinder ej möter för tågs framförande förbi den obevakade driftplatsen.

Hinderanmälan behöver ej utväxlas i sådana fall, då vederbörliga växlar och spårspärrar äro genom blockering låsta från närmaste stationer, varvid enligt mom. 1 låsning medelst huvudnyckel ej erfordras.

Mom. 3. Envar, till vilken nyckel utlämnats enligt mom. 2 och 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 eller att å blockfält erhållet medgivande för växlarnas omläggning vederbörligen återges. 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 ej 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 vederbörande baningenjör utfärda bestämmelser angående inspektion jämlikt § 45 å ständigt obevakad driftplats.

Anm. 1. Dylig inspektion kan lämpligen åläggas banmästare och sträckvakt i samband med den dagliga inspektionen av banan (jfr ock särtryck nr 12 »Banbevakningsordning», § 5).

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

§ 94.

Atgärder innan bevakning upphör. *Mom. 1.* Vid driftplats, som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg, skall tågexpeditören, kort innan bevakningen upphör, utföra inspektion av det spår, varå tåg skall framgå, medan driftplatsen är obevakad, 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 ej kunna komma i drift,

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

att växlar i tågvägen resp. huvudspåret, skyddsväxlar och spårspärrar, som ej 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, bliva 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 vägkorsningar,

Ann. 1. När tåg skall framgå över obebakad driftplats under tid, då signallykter skola hållas tända, skola bomsignallykter vid vägkorsning, vars manövringsanordningar 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 där- efter ställas till kör, varvid, om mer än en infartssignal skall ställas till kör, beroendet mellan omställningsanordningarna till dessa signaler, om så erfordras, undanröjes medelst därför avsedd anordning. Det skall tillses, att huvudsignalerna visa riktig, tydlig och fullständig körsignal.

Ann. 1. Om tåg skall befara driftplatsen endast i en riktning, skola å enkelspår båda infartssignalerna ställas till kör. Dock behöver lykta i semafor hållas tänd endast i den för tåget gällande infartssignalen, och endast om nattsignal erfordras.

Ann. 2. Om lykta i huvudsignal ej kan tändas, skall anmälan därom avlåtas samtidigt med anmälan »fri genomfart». Hjälpsignalmedel skall ej anbringas. Lokpersonalen å varje berört tåg skall härom underrättas (se form. S 10).

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

Mom. 4. Sedan i mom. 1—3 föreskrivna åtgärder vidtagits, skall tågexpeditören anmäla: »*Fri genomfart i N* (driftplatsens namn)», respektive »*fri genomfart i N (å uppspåret, nedspåret)*» till närmast å ömse sidor om driftplatsen i fråga 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 tågexpeditörens fullständiga namn och införas i tågtidjournalen, där sådan föres, eljest i bantelefonboken. Efter avlåtandet av nyssnämnda anmälan är driftplatsen utan hinder av bestämmelserna i § 44 befriad från bevaknings-skyldighet för tåg.

Anmälan »*fri genomfart*» får beträffande tåg-anmälningsstation ej lämnas, förrän »0 in» erhållits för närmast föregående tåg; dock må trafikinspektör i undantagsfall för undvikande av tågförsening vid möte medge, att »*fri genomfart*» dessförinnan lämnas enligt följande formulering: »*Då 0 inkommit A, fri genomfart i N (å uppspåret, nedspåret)*». Bevakningen må dock ej upphöra, förrän »0 in» erhållits.

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 ej heller flyttning av fordon eller annan åtgärd vidtagas, som kan medföra ändring av de i mom. 1 anbefallda åtgärderna.

§ 95.

Utväxling
av tåg-
frågor.
Åtgärder
då anmä-
lan »*fri ge-
nomfart*»
saknas.

Mom. 1. Under den tid, då driftplats är obebakad för tåg, skola vid enkelspårsdrift de båda närmast på ömse sidor om platsen belägna tåg-anmälningsstationerna utväxla utförlig tåganmälan, även om nämnda anmälan eljest ej behöver utväxlas. Vid dubbelspårsdrift skall likaledes utförlig tåg-anmälan utväxlas; dock att dylik tåganmälan en-

dast behöver utväxlas för det första tåg, som skall framgå å resp. huvudspår under den tid driftplatsen är obevakad, såvida anmälan »fri genomfart» mottagits.

Mom. 2. Har anmälan »fri genomfart» ej ingått från driftplats, som skall vara obevakad 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 tågtidjournalen.

Mom. 3. Om någon av de stationer, till vilken anmälan »fri genomfart» skall avges, ej kommer att utväxla tåganmälan för bansträckan förbi den obevakade driftplatsen under hela den tid, driftplatsen är obevakad — vare sig på grund av att stationen under tiden befrias från tåganmälningssskyldighet eller att tåganmälningssskyldighet inträder vid en närmare driftplatsen belägen station — skall tågklareren å den förstnämnda stationen till tågklareren å den nya tåganmälningsstationen uppges, huruvida anmälan »fri genomfart» ingått.

Mom. 4. Har anmälan »fri genomfart» ej i föreskriven ordning ingått, skall tågklareren ombestyras, att lokpersonalen å varje berört tåg under rättas härom (se form. S 10).

§ 96.

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 tåganmälningssskyldighet för driftplatsen, får »klart» i förekommande fall ej anmälas för något tåg, förrän nöjaktig upplysning härutinnan inhämtats.

*Bevaknings
återupp-
tagande.*

Mom. 2. När bevakningsskyldighet inträder och sedan upplysning om tågläget inhämtats, 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 skyddat ställe. Linjeblockanordningar skola inkopplas och ställverksanordningarna ävensom omkopplare till bantelefonledning återställas i resp. normallägen.

Anm. 1. Kontroll skall utövas över att semaforvinge ej fastnat i körställning.

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.

§ 97.

Trafik å bispår.

Mom. 1. I fråga om rörelser mellan två stationer, som ske å särskilt förbindelsespår, 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.

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

För rörelsen å bispår 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 tågklareren 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 desamma 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 tågklarerare eller ock av å driftplatserna placerade signalvakter, vilka skola stå i förbindelse med varandra och med tågklarerarens expedition medelst telefon. Dylik signalvakt skall övertaga tågklarerarens befogenhet och ansvar beträffande bispårstågen i enlighet med föreskrifterna i denna säkerhetsordning och de i den lokala instruktionen intagna bestämmelserna.

d) Där huvudsignaler ej finnas, skall tillväggångssättet vid tågs intagande särskilt bestämmas.

Då bispårståg skall utgå å bispår, gives efter trafikinspektörens bestämmande avgångssignal aningen av tågbefälhavaren eller tågklareraren (signalvakten).

Angående tågvägsinspektion skola lokala föreskrifter utfärdas.

e) Växlingsrörelse mot väntat bispårståg får ej äga rum, sedan »klart» för tåget lämnats, för såvitt trafikinspektören ej för särskilt fall medgivit undantag.

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. Tågbefälhavaren är ansvarig för att fordon ej lämnas å bispåret.

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

i) Tågrapport från tågbefälhavaren behöver ej avges.

Mom. 3. Vagnuttagnings ordnas i enlighet med av trafikinspektören fastställda, förenklade föreskrifter.

Kap. III. Föreskrifter angående tågloks bemanning med enbart förare.

(Gälla ej för ånglok och
ej för motorvagnar, som
sakna »dead man's grip»).

§ 98.

*Tågloks
bemanning
med enbart
förare.*

Bemanning av tåglok
med enbart förare får
efter medgivande av di-
striktschefen äga rum
under följande villkor.

Bemanning av förare-
hytten på elektrolok,
elektrisk motorvagn, lok ^E
eller motorvagn med
förbränningsmotor med
enbart förare får äga
rum under följande vill-
kor. (För ånglok, se
§ 98 a.)

Mom. 1. Loket skall vara försett med såväl ge-
nomgångs- som { skruvbroms
hand- eller fotbroms } båda ver-
kande å lokets samtliga drivhjul.

Anm. 1 a. Efter styrel-
sens medgivande må un-
dantag kunna ske.

Mom. 1 a. Loket skall
vara försett med säker-
hetsgrepp (»dead man's
grip») så anordnat, att
då föraren släpper detta
grepp, medan maskine-
riet arbetar, kraftut-
vecklingen automatiskt
avbrytes, och att när-
helst greppet av föraren
släppes, den genomgå-
ende bromsen automa-
tiskt tillsättes antingen
genast eller när viss tid
förflutit, sedan föraren
släppt nämnda grepp.

Denna anordning skall provas före varje tjänstetur. Om densamma därvid visar sig ej fungera och förekommande fel ej kan avhjälpas, skall ytterligare en man placeras på loket.

Föraren får under inga omständigheter, medan loket är i rörelse, ställa omkastningsveven för fram- och backgång i 0-läge eller på annat sätt bringa säkerhetsgreppet ur funktion.

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

Mom. 3. Om särskild 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 lågexpeditören given stoppsignal och så, att han kan omedelbart åtkomma nödbromsen.

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

Mom. 5. Vid uppehållstågs ankomst till driftplats skall tågexpeditören, om stoppsignal skall av denne givas, antingen placera sig så, att stoppsignalen blir synlig på förarens sida, eller också beordra annan person att från lämpligt ställe repetera signalen.

Anm. 1. I de fall, som omnämnas i § 72, mom. 12 och § 92, mom. 1, skall det åligga tågchefhavaren att inne på driftplatsen efterse, om vederbörande tjänstehavare finnes tillstädes.

Mom. 6. Om loket utgöres av elektrolok eller motorvagn och är försett med sådan anordning, att om kontrollerveven 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.

Mom. 7. Om loket är försett med såväl den i mom. 6 angivna anordningen för kraftutvecklingens avbrytande, då kontrollerveven släppes, som med anordning, vilken automatiskt tillsätter genomgående bromsen, då viss tid förflutit sedan föraren släppt nämnda kontrollervev, gäller ej föreskriften i mom. 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, försåvitt ej enligt vid tillfället rådande förhål-

landen enbart förare erfordras enligt mom. 6.

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

E

§ 98 a.

Bemanning av ånglok (*ångvagn*) med enbart förare får äga rum under följande villkor.

Ångloks bemanning med enbart förare.

Mom. 1 a. Loket skall vara särskilt godkänt av styrelsen för sådan bemanning och uppfylla följande bestämmelser:

a) Loket skall vara försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget.

b) Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhas från lokets båda sidor.

c) Sådan förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, att obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

Mom. 2 a. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat och nödbromsanordningen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga resande- eller resgodsförande vagnar.

Mom. 3 a. Vagnvikten i tåget får ej överskrida 4 gånger lokets adhesionsvikt vid en tåghastighet över 50 km/tim., 5 gånger samma vikt vid en tåghastighet över 40 men högst 50 km/tim., och vid en tåghastighet av högst 40 km/tim. 6 gånger lokets adhesionsvikt.

E n s k i l d a j ä r n v ä g a r

E n s k i l d a j ä r n v ä g a r

Mom. 4 a. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågchefhavare, varvid bestämmelserna i § 99, mom. 2, punkt b), c) och e)—i) skola tillämpas.

Mom. 5 a. Som biträde åt föraren skall på tågel tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Anm. 1a. Fullt maskinkunnigt biträde (eldare) kan i vissa tåg erfordras, varom styrelsen i så fall lämnar närmare föreskrifter.

Biträdet skall i regel och i varje fall så snart honom av föraren ålagda arbeten i tåget utförts hava sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaleringen.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tågexpeditören given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågets gång kallas biträdet till loket medelst signalen »fara» med visslan.

Mom. 6 a. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget 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.

Mom. 7 a. Tåghastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 60 km/tim.

Mom. 8 a. Enbemannat ånglok, som är i tjänst, får kopplas i annat tåg, under villkor att detta drages av tvåbemannat lok, och skall då vara kopplat närmast efter detta. Tågets hastighet får då ej vara högre än 40 km/tim. Dragkraften i tåget får ej anses ökad genom det enbemannade ånglokets tillkoppling.

Anm. 1 a. Från ovanstående bestämmelser kunna undantag medges, se § 100, mom. 16 b.

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

§ 99.

Mom. 1. Om enligt trafikinspektörens beprövande så kan ske utan att trafiksäkerheten därigenom äventyras, må tåg i följande fall framföras utan särskild konduktörspersonal:

Tåg utan särskild konduktörspersonal.

1) Tåg, som framföres av lok, bemannat med såväl förare som biträde.

2) Tåg, bestående av ett eller flera lok eller förutom lok högst 14 vagnsaxlar jämväl i det fall att lok är bemannat med enbart förare enligt § 98.

3) Motorvagnståg.

Mom. 2. Härvid skall följande iakttagas:

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

b) 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 anbringande av ordet »attiralj».

c) Tågexpeditör å tågets utgångsstation eller station, där lokpersonalbyte regelbundet äger rum, skall delge föraren sådana i konduktörspersonalens orderbok intagna order, som beröra dennes tjänstgöring som tågbefälhavare å tåget.

d) Tåg, medförande resande, ävensom tåg, bestående av mer än 14 vagnsaxlar, skall hava sista vagnen ansluten till bromsledningen.

d a) Tåg, medförande resande, skall hava resandeförande vagn ansluten till bromsledningen och tåg, bestående av mer än 14 vagnsaxlar (vid motorvagnståg mer än 8 vagnsaxlar), sista vagnen ansluten till samma ledning.

e) Föraren skall ej visa signalen »klart för avgång» utom i § 72, mom. 10 omnämnt fall.

f) 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, underrättelse till föraren jämlikt § 66, mom. 4, punkt b) (å form. nr 359 e) samt kontroll å bromskraften vid vagnavkoppling från tåg enligt § 32, mom. 1, skola övertagas av stationär personal. Annan tjänstehavare än tågexpeditör får endast enligt arbetsordning eller särskild order utföra ifrågavarande åligganden. Anbefalld underrättelse till tågbefälhavaren, när bromsprov och vagnavsyning utförts, skall ej lämnas till föraren utan till tågexpeditören.

g) Backning till närmaste station med tåg jämlikt § 83, mom. 2 må endast äga rum, om annan person än biträdet kan användas för utförande av föreskriven signalering.

h) Måste vagnar kvarlämnas av tåg, som stannat å linjen, skall föraren, sedan i § 84, mom. 3 anbefallda åtgärder vidtagits, i och för vagnarnas bevakning underrätta lättast åtkomliga banvakt eller tjänsteställe, för vilket ändamål tågets främre del får föras vidare.

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

Efter trafikinspektörens beprövande skola tågexpeditörerna, där så ske kan, postera varannan på höger och varannan på vänster sida av tåget.

Kap. V. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Gälla ej vid tillämpning av militärtidtabell; dock med rätt för trafikinspektör att, där så kan ske utan hinder för trafikens tidtabellsenliga skötande,

bestämma, att föreskrifterna i av honom till omfattning, tid och bandelar bestämd utsträckning fortfarande må tillämpas.

§ 100.

För trafikering av trafiksvaga bandelar må efter beslut av styrelsen i varje särskilt fall följande undantag från säkerhetsordningens bestämmelser tillämpas.

Trafikering av trafiksvaga bandelar.

Mom. 1. Växel i huvudspår ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår å linjen behöver ej vara förreglingsbar, varför huvudsignaler, om så anses lämpligt, ej behöva förefinnas (jfr § 24).

I stället för huvudsignal skall då vid yttersta växlarna vara uppsatt med resp. växel förbunden växelsignalskärm.

Mom. 2. I § 29, mom. 4 föreskriven bevakning vid bandispositions början må efter tågledares medgivande kunna inskränkas att endast omfatta viss tid före bandispositionens vidtagande.

Mom. 3. Vid tåganmälningsstation, där reservlok ej är förlagt, må bevakning i och för tåganmälan (jfr § 44) kunna inskränkas, för ankommande tåg till de närmaste 15 min. före tågets tidtabellsenliga ankomsttid och för avgående tåg till tidpunkten för tågets avgång från stationen, varvid dock under tågs gång å tåganmälningssträckan åtminstone den ena tåganmälningsstationen skall vara bevakad.

Tidpunkten för avlåtandet av anmälan »0 in» och »0 ut» må anpassas efter de sålunda inskränkta bevakningstiderna.

Samtidigt med anmälan »0 ut» må, om hinder så vitt känt är, ej komma att föreligga mellan tågen, anmälan »då klart» avlåtas för nästa tåg, för såvitt detta går i motsatt riktning. I detta fall

bortfaller anmälan »0 in» för det förstnämnda tåget.

Mom. 4. När behov därav föreligger, får tåg utsändas å del av tåganmälningssträcka, medan annan tåg befinner sig, bandisposition pågår eller uttagning av A-fordon äger rum å framförliggande del av samma sträcka (delarna avgränsade från varandra genom obebakad driftplats), varvid tåganmälan och hinderanmälan skola utväxlas för endast en del av sträckan. Anmälan »klart 0» skall därvid kompletteras med uttrycket »endast till N» (den driftplats som utgör gräns) samt orsaken därtill ävensom tågklararens namn. Avskrift å form. S 12 av denna anmälan skall mot kvitto tillställas tågbefälhavaren och lokpersonalen, innan avgångssignal får givas till tåget. Vid vagninskjutning med lok, som drager tåg, förfäres dock på sätt i mom. 7, punkt e och l stadgas.

Vid tågets ankomst till driftplatsen (N) skall tågbefälhavaren personligen från framförliggande tåganmälningsstation inhämta anmälan »0 in» resp. »hindret undanröjt» samt anmälan »klart 0» till denna station eller eventuellt annan driftplats på vägen dit. Avskrift å form. S 12 av anmälan »klart 0» o. s. v. skall av tågbefälhavaren mot kvitto lämnas lokpersonalen, innan tåget får avgå.

Mom. 5. Skall efter tågs ankomst till viss obebakad driftplats, den bakomliggande bansträckan frigges för bandisposition eller annat tåg, skall det åligga tågbefälhavaren att efter tågets ankomst till driftplatsen ifråga därifrån till de båda å ömse sidor belägna tåganmälningsstationerna avge anmälan »0 in», vilken anmälan därvid skall kompletteras med dels platsens namn, dels tiden för ankomsten dit. Tågbefälhavare, som avger dylik anmälan, är ansvarig för dels att tåget i sin helhet inkommit till platsen ifråga, dels att detsamma ej senare kommer att föras tillbaka förbi platsen ut å den frigivna sträckan.

Mom. 6. När vid bandisposition eller uttagning av A-fordon obebakad driftplats utgör gräns för

dispositionen, åligger det, om ej av trafikinspektören annorlunda bestämts, banavdelningens personal att där ombesörja uppsättandet och borttagandet av föreskrivna stoppsignaler, vilka även vid uttagning av A-fordon alltid skola anordnas enligt § 29, mom. 5, och därom göra anmälan till de båda å ömse sidor om driftplatsen belägna tåganmälningsstationerna. Station, som erhållit tillstånd till bandisposition, skall ombesörja, att vederbörande banavdelningens personal erhåller bandispositionsorder.

Anm. 1. Ang. borttagandet av stoppsignaler, då vagnar införas genom tillkoppling framför lok, som drager tåg, se mom. 7, punkt g).

Mom. 7. Vagnar, som uttagits å linjen, få i och för vagnarnas införande till framförliggande station eller lastplats efter tågledarens beprövande tillkopplas lok, som drager tåg.*)

Härvid skall, förutom vad som anbefallts i § 32, följande iakttagas:

a) Endast *en* vagn tillkoppling får ske före vagnars införande till driftplats.

b) Förutom den stoppsignalering, som skall anordnas jämlikt § 29, mom. 5, skall tillsyningsmannen vid vagnarna på ett avstånd av omkring 600 m. åt det håll, varifrån det avhämmande tåget väntas, anordna stoppsignal, bestående av två knalldosor, anbragta en på vardera rälssträngen på ungefär 20 m. avstånd från varandra. Dessa knalldosor skola påköras av tåget, varigenom föraren orienteras beträffande vagnarnas belägenhet. Varsamhetssignal skall visas i föreskriven ordning.

c) Högst tio vagnar få tillkopplas framför lok; dock att, därest mer än fem vagnar tillkopplas,

*) Efter tillkopplingen, som skall ledas av tillsyningsmannen, sker vagninskjutningen under form av *tdgrörelse*.

den främsta vagnen skall vara försedd med verk-
sam broms.

d) Tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg,
med vilket de uttagna vagnarna skola införas,
delges mot kvitto bandispositionsordern (se form.
S 1) å tågets utgångsstation (å bandelen ifråga)
eller å annan station, som beröres av tåget före
ankomsten till gränsplatsen för den disponerade
sträckan.

e) Tågbefälhavaren och lokpersonalen å detta
tåg skola dessutom å nyssnämnda gränsplats, eller,
om denna är obevakad, närmast föregående be-
vakade plats, delges order å form. S 10 att
» st. vagnar finnas å linjen vid kmp ,
vilka skola av tåget införas till ».

f) Tågbefälhavaren får ej anmäla tåget klart för
avgång från plats, vid vilken nämnda order å form.
S 10 skall givas, med mindre han mottagit ordern
och personligen hos lokpersonalen förvissat sig om
att även denna mottagit sådan order.

g) Borttagandet av i § 29, mom. 5 föreskrivna
stoppsignaler, som får ske, när tågpersonalen del-
givits under e) här ovan nämnd order, skall vid
obevakad driftplats verkställas av tågbefälhavaren
eller på dennes order av tillsyningsmannen.

h) Gränsstation för den disponerade sträckan,
som ej är tåganmälningsstation och varifrån tåget
skall i och för vagninskjutningen ingå å disposi-
tionssträckan, behöver ej vara bevakad vid tid-
punkten för dispositionens upphörande.

i) Innan vagnarna tillkopplats och så länge dessa
medföras, får tåget å den disponerade sträckan
framföras med en hastighet av högst 40 km/tim.

j) Tågbefälhavaren skall förvissa sig om att till-
räcklig bromskraft förefinnes och att bromsarna
äro brukbara.

k) Påskjutning av tåget får ej förekomma, när
detsamma framgår till vagnarna för dessas till-
koppling.

l) Hinderanmälan skall ej återkallas utan anses återtagen genom anmälan »0 in». Anmälan »klart 0» skall kompletteras med uttrycket »som skall in-skjuta vagnar från kmp till».

m) Å de framför loket tillkopplade vagnarna skall ej föras slutsignal. I mörker skall å dessa föras i § 19: III föreskriven signal. Åliggandet jämlikt § 41, mom. 3 att hålla utkik framåt kan även uppdragas åt tillsyningsmannen.

Mom. 8. Möte och förbigång må äga rum vid obevakad driftplats. Härvid skall — såvitt styrelsen ej för särskilt fall annat bestämt — för-faras sålunda.

Vid möte skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln; dock gäller detta ej det senare ankommande tåget, om redan vid dess ankomst signal till växlingsrörelse på sätt här nedan föreskrives gives av det andra tågets tågbefälhavare. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämnt nummer — inväxlas snarast ske kan av tågbefälhavaren å sidospåret eller, då fråga är om i tidtabellen för tåget angivet möte, å det i tidtabellen bestämda spåret (jfr mom. 9, punkt d). Under ingåendet skall, för varskoende av tågbefälhavaren å det mötande tåget, signalen »tåg kommer» givas med visslan. Det sist ankommande tåget får ej ingå å platsen, förrän det första inkommit och där stannat, samt från dess tågbe-fälhavare, som i förekommande fall genom växel-omläggning klargjort det andra tågets infartstågväg, signal till växlingsrörelse givits åt detsamma.

Vid förbigång skall tågbefälhavaren å det först ankommande tåget klargöra tågvägen för det andra tåget och vid dess ankomst giva signal till växlingsrörelse.

Vid möte och förbigång å obevakad drift-plats skall tåganmälan i tillämpliga delar utväx-las och delges på sätt i mom. 4 och 5 föreskri-vits med det undantag, att vid tågmöte »0 in» vid mötesplatsen av resp. tågbefälhavare endast an-

mäles till *bakomliggande* station. I fråga om i tjänstetidtabell intaget möte behöva avskrifter av de utväxlade tåganmälningarna ej delges lokpersonalen.

Mom. 9. Vid ändring av möte gälla bestämmelserna i § 77 med följande tillägg:

a) Om möte förlägges från station till obebakad driftplats, skall tågledarens förlägningsorder ställas förutom till tågklarerarna vid de å ömse sidor om den nya mötesplatsen belägna tåganmälningstationerna även till tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen.

Tågbefälhavaren delger lokpersonalen tågledarens order samt inhämtar av tågklareraren vid endera av berörda tåganmälningstationer besked, huruvida hinder för mötesändringen föreligger, varefter, om dylikt hinder ej förefinnes, tågbefälhavaren och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarna vid nyssnämnda stationer och, om tåget befinner sig på driftplats å linjen, avsändes av tågbefälhavaren. Denne skall därefter dels till vederbörande tågklarerare avge å form. S 12 nedskrivna anmälan »klart 0» för det andra tåget till den driftplats, dit mötet sålunda blivit förlagt, dels lämna lokpersonalen en avskrift av denna anmälan.

Anser tågbefälhavaren efter samråd med lokpersonalen och nyssnämnda tågklarerare, att giltigt hinder förefinnes för förläggande av mötet till angiven plats, skall han omedelbart anmäla detta till tågklarerarna vid de å ömse sidor belägna tåganmälningstationerna samt till tågledaren enligt i § 77, mom. 4 angiven formulering. Förlägningsordern har därmed förfallit.

b) Om möte förlägges från obebakad driftplats till station, ställes tågledarens förlägningsorder endast till tågklarerarna å de tåganmälningstationer, som ligga å ömse sidor om den förutvarande mötesplatsen. Verksällighetsordern ställes förutom till tågklareraren å den på andra sidan om förut-

varande mötesplatsen belägna tåganmälningsstationen även till tågchefhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesstation. Sedan tågchefhavaren mottagit verkställighetsordern, skall han genom endera av tåganmälningsstationerna å ömse sidor om den förutvarande mötesplatsen förskaffa sig kännedom om lydelsen av tågledarens förläggningsorder, kontrollera, att verkställighetsordern överensstämmer därmed, och därefter mot kvitto delge lokpersonalen verkställighetsordern.

c) Om möte förlägges från obebakad driftplats till annan dylik plats, skall tågledarens förläggningsorder ställas till tågklarerarna vid de å ömse sidor om de nya och förutvarande mötesplatserna belägna tåganmälningsstationerna ävensom till tågchefhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen. Nämnda tågchefhavare delger lokpersonalen tågledarens order, varefter, om hinder för det ifrågasatta nya mötet ej anses föreligga, tågchefhavaren och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarna vid ovan nämnda stationer samt till tågchefhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesplats. Sistnämnda tågchefhavare skall genom en av här nämnda tåganmälningsstationer förskaffa sig kännedom om lydelsen av tågledarens förläggningsorder, kontrollera, att verkställighetsordern överensstämmer därmed, och därefter mot kvitto delge lokpersonalen verkställighetsordern.

Om hinder för mötesändringen anses föreligga, förfares på sätt här ovan under a) angivits.

d) Tågchefhavare, som avsänder verkställighetsorder, äger, om tågexpedieringen därigenom kan främjas, ändra tågens tågspår å den nya mötesplatsen, varom i så fall vederbörande lokpersonal skall underrättas.

e) Möte får ej förläggas direkt till eller från driftplats å linjen förbi tåganmälningsstation.

Anm. 1. Vid mötesändring enligt a) och c) här ovan behöver personalen å det tåg, som skall kvarhållas, ej delges mötesorder å form. S 9.

Anm. 2. Föreskriften i mom. 4 rörande överlämnande i vissa fall till tågchefhavaren och lokpersonalen av avskrift av klartanmälan gäller även vid möte enligt a), b) och c) här ovan.

Mom. 10. Skulle förbigång, som ej är angiven i tjänstetidtabellen, påfordras, gives av tågledaren därom särskild förhållningsorder.

Mom. 11. Tågattiraljen skall, där så anses behöfligt, utökas med en koppelbrytare och en bromsko.

Mom. 12. Huvudnycklar enligt § 90 till ständigt obevakad driftplats skola till det antal och å de bevakade stationer, trafikinspektören föreskriver, förvaras under lås och tågexpeditörens ansvar för användning enligt § 93.

Dessutom skall vid varje ständigt obevakad driftplats, där personal finnes, förvaras en reservhuvudnyckel. Denna nyckel skall förvaras på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe och under plombering, som verkställes av vederbörande stationsföreståndare. Plomberingen får ej brytas utan tågledarens för varje särskild gång lämnade medgivande; rapport om verkställd omplombering skall omedelbart insändas till trafikinspektören.

Av i kontrollåsanläggning ingående nycklar av annan typ än huvudnyckel K 16, får på varje plats, där personal finnes, av varje särskild nyckeltyp finnas endast en reservnyckel, som skall förvaras plomberad på enahanda sätt, som ovan föreskrivits beträffande reservhuvudnyckel.

Mom. 13. Huvudnyckel skall medföras av tågchefhavaren å varje tåg, som utgår å bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tågklararen vid tågets utgångsstation å bandelen mot kvitto utlämnas till tågchefhavaren, vilken har att efter återkomsten till denna utgångsstation eller annan av trafikinspektören bestämd station överlämna densamma till tågklararen, ävenledes

mot kvitto. Nyckeln skall dessutom i och för kontroll uppvisas för alla för tåget tjänstgörande tågklarerare.

»0 in» får ej anmälas och, när »då klart» erhållits, ej heller vederbörande tåg avsändas, förrän huvudnyckeln återlämnats resp. uppvisats för tågklareraren. Tågbefälhavare får ej anmäla »0 in» (se mom. 5) utan att inneha huvudnyckel.

Hinderanmälan enligt § 93 skall ej utväxlas beträffande huvudnyckel, som enligt detta mom. utlämnas till tågbefälhavaren.

Mom. 14. Banmästare (banförman) må tilldelas huvudnyckel, när så i undantagsfall erfordras med hänsyn till ofta förekommande bandispositioner. När denna huvudnyckel av banmästaren (banförmannen) eller av honom underlydande personal användes, vilket endast får ske i samband med bandisposition, skall anmälan ske till endera av gränsstationerna.

Huvudnyckel må av station tillfälligtvis utlämnas till banmästare (banförman), arbetsledare, signalreparatör eller tillsyningsman vid vagnuttagning. Huvudnyckel, som av station eller banmästare (banförman) utlämnats, vilket alltid skall ske mot kvitto för varje gång, behöver ej vara återlämnad till station (*banmästare, banförman*), då hinderanmälan återkallas, under förutsättning, att hithörande föreskrifter i § 93 i övrigt äro uppfyllda och anmälan härom åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen ske kan, skall huvudnyckeln — ävenledes mot kvitto — återställas till det tjänsteställe, varifrån densamma utlämnats. Intill dess så skett, är den, som utkvitterat nyckeln, ansvarig för att huvudnyckeln ej obehörigen begagnas.

Mom. 15. Då tågledaren medgivit, att reservhuvudnyckeln å obebakad plats får uttagas, vilket endast får ske i nödfall, skall han härom underätta en av tåganmälningsstationerna å ömse sidor, vilken har att, så vitt tågledaren ej medgivit befrielse härifrån, i vanlig ordning avlåta hinder-

anmälan. Denna får ej återkallas, förrän anmälan erhållits från den, som uttagit nyckeln, att den samma ånyo intagits å platsen och att hinder för tågs framförande förbi platsen ej föreligger. Nyckeln får ej ånyo tagas i bruk, utan att nytt tillstånd därtill lämnats. Nyckeln skall fortast ske kan plomberas.

Mom. 16. Enär genom obehörigt begagnande av huvudnyckel eller annan i kontrollåsanläggning ingående nyckel trafiksäkerheten äventyras, anses person, som under tjänstgöring innehar eller använder sådan nyckel i annan ordning än här ovan föreskrivits, hava gjort sig skyldig till tjänstefel av svårare beskaffenhet.

Mom. 16 a. Utan hinder av bestämmelserna i §§ 86—96 må även driftplats vara obevakad vid tågs ankomst eller avgång, därest följande bestämmelser tillämpas:

a) Varje växel i det spår, på vilket tåget under det driftplatsen är obevakad skall framgå, skall medelst kontrollås vara låst i läge till detta spår och försedd med till växeln förbunden växelsignalskärm.

b) På erforderligt avstånd från tågspåret skall antingen spårspärr vara anbragt över spår, som inlöper i detta, eller skyddsväxel vara anordnad. Sådan förbindelse skall vara anordnad mellan denna spårspärr eller skydds-

växel och den växel i tågspåret, spårspärren resp. skyddsväxeln avser att skydda, att spårspärren resp. skyddsväxeln måste inta skyddande läge för tågspåret, innan ifrågavarande växel i tågspåret kan läggas i läge för detta spår.

c) Då bestämmelserna i a) och b) härövan tillämpas vid med huvudsignal försedd driftplats, som lämnas obevakad endast för vissa tåg, är huvudsignalen att anse som tagen ur bruk. Detta förhållande jämte växelsignalskärmarernas signalbilder för motväxlar skola anges för resp. tåg i tidtabellsboken.

Anm. 1 a. Vid tillämpning av denna bestämmelse skola huvudsignalens vingar ställas i lodrätt läge och signalen nattetid hållas släckt.

d) Då tåg skall ingå på obevakad plats, utrustad med växelsignalskärmar enligt ovanstående, får hastigheten ej vara större än att tåget, därest där förefintlig växelsignalskärm skulle visa annan signalbild än för tåget angiven, kan säkert brin-

gas att stanna före ankomsten till med växelsignalskärmen förbunden växel.

e) Om växelsignalskärm vid tågs ankomst till eller avgång från obebakad driftplats skulle visa annan än för tåget föreskriven signaltbild och någon tjänstehavare ej finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken, förfares enligt bestämmelserna i § 92.

f) För nyckel till med växelsignalskärm utrustad växel gäller vad angående huvudnyckel finnes stadgat. I övrigt skola bestämmelserna i §§ 86—96 jämte mom. 12—16 härövan i tillämpliga delar gälla, därest de ej avvika från i detta mom. meddelade föreskrifter.

Mom. 16 b. Utan hinder av bestämmelserna i § 98 a angående ångloks bemanning med enbart förare må efter i varje särskilt fall av styrelsen meddelade föreskrifter om tågvikt och tåghastighet ångloks förarehytt vara bemannad med enbart förare under följande villkor:

a) Lokets ångregulator, ångbroms, sandningsapparat och vissla skola vara lätt åtkomliga från förarhyttens båda sidor.

b) Loket skall i mörker vara utrustat med strålkastare, som å horisontellt rakspår belyser spåret minst 150 m. framför loket.

c) Tåget skall hava särskild tågbefälhavare, som i största möjliga utsträckning skall söka iakttaga till tåget givna signaler och om någon signal missuppfattas eller ej iakttages av föraren, på lämpligt sätt söka omedelbart göra denne uppmärksam därpå och själv vidtaga till buds stående åtgärder för tågets bringande till stopp.

d) Föraren skall i mörker bära bländningskyddande glasögon och får ej utföra påeldning av loket omedelbart före passerande av vägkorsning. Han skall därjämte ha friskbetyg enligt vid statens järnvägar för lokförare gällande bestämmelser. (S. J. särtryck nr 9 a, form. 98 f.)

e) Backning till närmaste station med tåg jämlikt § 83, mom. 2 må endast äga rum, om annan person än tågbefälhavaren kan användas för utförande av föreskriven signalering. Tågbefälhavaren skall vid backningen taga plats på loket och biträda föraren med utkik på signaleringen.

Anm. 1 a. Ang. koppling av enbemannat ånglok i tåg, se § 98 a, mom. 8 a.

I § 100 inlagda bestämmelser skola i sin helhet tillämpas å bandelarna:

Barsebäckshamn — Sjöbo;
 Skövde—Karlsborg;
 Vansbro—Särna;
 Orsa—Brunflo;
 Sveg—Hede;
 Östersund—Sorsele;
 Forsmo—Hoting;
 Sollefteå—Lökom och Veda—Älandsbro;
 Mellansel — Örnsköldsvik C;
 Umeå—Holmsund;
 Hällnäs—Storuman;
 Bastuträsk—Rönnskär;
 Boliden—Slind;
 Jörn—Arvidsjaur—Sorsele;

Älvsby—Piteå;
 Boden C—Karungi;
 Haparanda—Övertorneå;
 Gällivare—Jokkmokk—
 Arvidsjaur
 samt beträffande *mon.*
 7 å bandelarna:
 Kristinehamn—Mora;
 Nyhyttan—Finnshyttan;
 Mora—Orsa;
 Orsa—Bollnäs;
 Bräcke—Storlien;
 Jämtl. Sikås—Hammerdal;
 Ulriksfors—Strömsund;
 Bräcke—Långsele;
 Långsele—Sollefteå;
 Lökom—Nyland och
 Älandsbro—Härnösand;
 Långsele—Boden C;
 Vännäs—Umeå;
 Gällivare—Kiruna C.

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

§ 101.

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.

Ändring
 av säkerhetsordningen
 vid tillämpning
 av militärtidtabell.

Ändring nr 2.

Sist i § 22 tillkommer följande:

Anm. 1. Ang. tillhandahållande av tjänstetidtabeller vid tillämpning av militärtidtabell intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, se § 101, ändring nr 3.

Ändring nr 3.

I § 35 tillfogas efter mom. 3 följande:

Mom. 3 m. Vid tillämpning av militärtidtabell skola, intill dess att tidtabellsböcker blivit utlämnade, grafiska militärtidtabeller i stället användas, dock med följande undantag. Till tågbefälhavare och lokpersonal skola tjänstetidtabeller utlämnas för varje (även ordinarie) tåg på sätt i § 36, mom. 2 för extratåg är föreskrivet, men utfärdade på sätt nedan anges. Till sådan banpersonal, vilken enligt beprövande av vederbörande baningenjör anses ej lämpligen böra tilldelas grafiska militärtidtabeller, skola i stället utlämnas av baningenjören upprätlade 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 tillställes tågbefälhavare och lokpersonal, skall bestå av avskrivet eller mångfaldigat exemplar av den i manuskript till tidtabellsboken intagna tjänstetidtabellen för tåget.

Ändring nr 4.

Till § 36, mom. 1 fogas följande:

Anm. 1. Vid tillämpning av militärtidtabell kommer under a) nämnd order att i regel meddelas med användning av särskilt formulär med beteckningen S 5 mt. I så fall behöver form. S 6 ej användas vid erkännande av orderns mottagande.

Ändring nr 5.

Till § 36, mom. 2 fogas följande:

Anm. 2. Vid tillämpning av militärtidtabell sker delgivning av å form. S 5 mt given order genom *utdrag* å form. S 5, varvid å raderna för anmärkningar angivas transportnummer, tågsättnummer etc. enligt tågledarens order. Beträffande överlämnande till tåg-befälhavare och lokpersonal av tjänstetidtabeller för extratåg, se § 101, ändring nr 3.

Ändring nr 6.

I § 39, mom. 4 tillfogas följande:

Anm. 3. Vid tillämpning av militärtidtabell må i tåg av bromsgrupp II vid en hastighet av 51—60 km/tim. medföras högst 120 axlar, även om tåget ej är enbart genomgångsbromsat.

Ändring nr 7.

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 ej framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 35 m., utan skall tåget vid sådan plats isärkopplas samt högst två lok i sänder framföras över bron eller viadukten med ett avstånd av omkring 100 m. mellan varje lokpar.

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.

Kap. VII. Föreskrifter angående framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

§ 102.

För framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss skola — med undantag i vissa fall från de för tågrörelse i all-

Framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

mänhet gällande bestämmelser — följande lända till efterrättelse.

Mom. 1. Till rälsbuss hänföres motorvagnsliknande, för allmän trafik avsett fordon, vilket ej är utrustat med normal stöt- och draginrättning och som i regel framföres av annan personal än lokpersonal.

Mom. 2. Rälsbussförare likställes med lokpersonal i avseende på ordergivning, åligganden m. m. enligt säkerhetsordningen, om annat ej uttryckligen säges.

Mom. 3. Vid framförande av rälsbuss över vägkorsningar och andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, skola de föreskrifter lända till efterrättelse, som i sådant avseende stadgats i § 34, mom. 5.

Mom. 4. Då rälsbuss framföres utan släpvagn, får hastigheten, med iakttagande av sådana inskränkningar, som betingas av säkerhetsordningens bestämmelser eller särskilt meddelade föreskrifter, oavsett den för bansträckan eljest gällande största tillåtna, uppgå till den för fordonet självt fastställda. Medföres släpvagn, får rälsbussen dock under inga omständigheter framföras med större hastighet än 60 km/tim., om den självverkande bromsinrättningen på släpvagnen är inkopplad, och 50 km/tim., om så ej är fallet.

Mom. 5. När vagnar, som icke äro upplåtna för resande, framföras i lokomotortåg med helt utbromsad lokomotor, får utan annan bromskraft än lokomotorns en vagnvikt av högst 5 gånger lokomotorns vikt framföras, om hastigheten ej överstiger 25 km/tim., och 3 gånger lokomotorns vikt, om hastigheten överstiger 25 men ej 40 km/tim.

Framföras i lokomotortåg vagnar, som äro upplåtna för resande, må hela antalet medförda axlar uppgå till högst 6. Är sista vagnen därvid ej ansluten till bromsledningen, skall den sista vagnen vara utrustad med bemannad skruvbroms.

Vid beräkning av $\left\{ \begin{array}{l} \text{vagnvikten} \\ \text{antalet lastaxlar} \end{array} \right\}$ i lokomo-

tortåg och för detsamma erforderlig bromskraft medräknas ej tåget framförande lokomotor.

Mom. 6. Såväl lokomotor som rälsbuss bemannas med endast förare, och kan denne enligt trafikinspektörens beprövande även vara tågbefälhavare.

Vad som stadgats i § 64, mom. 3 gäller även förare å rälsbuss samt å lokomotor i tågtjänst.

Mom. 7. Då släpvagn medföres, skall rälsbussföraren ägna uppmärksamhet åt, att kopplingen mellan rälsbussen och släpvagnen är utförd på föreskrivet sätt, samt utföra bromsprov för tillsyn av, att bromsarna verka på avsett sätt. Föraren skall ansvara för, att släpvagnens dörrar före igångsättning äro stängda och reglade.

Mom. 8. Rälsbuss med tillhörande släpvagn må ej å linjen annat än i undantagsfall och endast en kortare sträcka förflyttas med släpvagnen främst.

Mom. 9. Å rälsbuss skola signaler föras såsom i § 19: I stadgats; medföres släpvagn, skall denna ej särskilt utmärkas vid dagsljus men i mörker med en eller två lyktor, visande rött sken bakåt.

Mom. 10. Efter medgivande av

{	distriktschefen
	styrelsen

 får å tåganmälningsträcka, varå tåg utgått i annan ordning än enligt § 67, mom. 9 och innan detta lämnat sträckan, i samma riktning avsändas rälsbuss med eller utan släpvagn ävensom, därest det framförgående tåget utgöres av rälsbuss med eller utan släpvagn, lokomotor, ensam eller dragande vagnar. Härvid skola dock följande villkor gälla:

a) anordningen får ej tillämpas, om det framförvarande tåget skall göra uppehåll å stationssträckan för växling eller för vagn tillkoppling och ej heller om tåget å obevakad driftplats skall möta eller förbigå annat tåg;

b) avståndet mellan tågen får ej å linjen understiga 300 m.;

c) i lokomotortåg får en vagnvikt av högst 80 ton framföras, och skall tåget vara genomgångsbromsat med sista vagnen ansluten till bromsledningen;

d) lokomotortåg, som följer efter rälsbuss, får ej framföras med större hastighet än 40 km/tim.;

e) tågbefälhavare och lokpersonal å båda tågen skola genom order å form. S 10 eller genom föreskrift i tågens tjänstetidtabeller underrättas om förhållandet;

f) tåganmälan skall ske enligt följande:

klartanmälan: »Klart 0 och efterföljande tåg 00»,

»0 ut»-anmälan: »0 ut. Tåg 00 följer» samt då rälsbussen (lokomotortåget) avgår: »00 ut»,

»0 in»-anmälan: denna anmälan skall ske för båda tågen gemensamt sålunda: »0 in och efterföljande tåg 00 in»;

g) bestämmelsen i § 69, mom. 6, första stycket skall ej tillämpas för det efterföljande tåget;

h) nödgas först gående tåg stanna å linjen, skall tågbefälhavaren ofördröjligen förfara på sätt i § 27, mom. 2 stadgats;

i) trafikinspektören skall efter samråd med baningenjören meddela erforderliga föreskrifter för banpersonalens skyddande.

Mom. 11.

a) Då rälsbuss med otjänstbart maskineri behöver framföras av annat fordon, får detta å alla linjer ske, förutom medelst dragande eller skjutande ensamt lok eller lokomotor eller annan rälsbuss — varvid bussen även då den skjutes skall vara sammankopplad med det densamma framförande fordonet — jämväl genom rälsbussens tillkoppling framför lok, som drager tåg. Vid afhämtning av rälsbuss medelst annat fordon från plats å linjen skola i § 100, mom. 7, punkt b) föreskrivna försiktighetsmått iakttagas.

Vid tillkoppling till tåg skall rälsbussen skjutas mot tåget, sedan detta stannat i dess närhet, såvida icke i densamma befintliga resande efter anmodan urstigit.

b) Då rälsbuss med eller utan resande framföres av annat fordon, får hastigheten utgöra högst 30 km/tim.

c) Då rälsbuss skall från plats å linjen skjutas av lok, som drager tåg, skall dettas tågbefälhavare och lokpersonal å form. S 10 givas order dels i vederbörlig avdelning av formuläret enligt § 67. mom. 9 om att »0 in» resp. »klart 0» för tåget ej kunnat erhållas, varvid tilläggas orden: »Orsak: se nedan», dels i formulärets avdelning »annat besked» enligt formuleringen: »Rälsbuss finnes å linjen vid kmp och skall av tåget införas till». Innan rälsbussen tillkopplats, får tåget å den berörda stationssträckan framföras med en hastighet av högst 40 km/tim.

d) Rälsbuss med tillkopplad släpvagn får ej skjutas av annat fordon.

Mom. 12. Då självverkande anordning för kraftutvecklingens avbrytande finnes, får föraren under inga omständigheter sätta denna anordning ur funktion vid tågrörelse.

Mom. 13. Å rälsbuss samt å lokomotor i tåg-tjänst skola medföras effekter enligt av styrelsen särskilt meddelade föreskrifter.

Kap. VIII a. Föreskrifter angående framförande av överföringsvagnar för fordon av annan spårvidd på smalspårig järnväg.

§ 103 a.

Överföringsvagnar för järnvägsfordon av annan spårvidd må, efter styrelsens särskilda medgivande, framföras i tåg, såvida de under mom. 1 a—5 a här nedan givna bestämmelserna iakttagas.

Mom. 1 a. Överföringsvagn anses lastad, då den uppbär annat fordon, men eljest olastad.

Mom. 2 a. Lastade överföringsvagnar få, därest resande medfölja tåget, insättas till ett antal av högst fem.

Lastade överföringsvagnar skola i tåget alltid insättas tillsammans samt placeras mellan till fulla bärigheten lastade godsvagnar med verksam broms. Sådan bromsvagn må saknas *före* överföringsvagnarna, därest dessa kopplas omedelbart efter lokomotivet, och *efter* överföringsvagnarna, därest dessa kopplas sist i tåget och sista överföringsvagnen är försedd med verksam broms.

Olastade överföringsvagnar skola kopplas sist i tåg, dock ej till större antal, än att deras sammanlagda vikt ej överstiger tre gånger den närmast före gående vagnens bruttovikt.

Anm. 1 a. En olastad, genomgångsbromsad överföringsvagn må dock som skyddsvagn inkopplas mellan tvenne lastade, genomgångsbromsade överföringsvagnar, därest längden av på dessa lastade vagnar av annan spårvidd så påfordrar. Likaledes må efter sista med verksam broms försedda överföringsvagnen kunna kopplas en godsvagn, om denna vagn är tågets sista vagn.

Mom. 3 a. På överföringsvagn skall lasten vara så fördelad, att vagnshjulen bliva jämnt belastade, och så anordnad, att den ej kan förskjuta sig till följd av stötar eller skakningar. Det åligger trafikbefälhavaren att utfärda erforderliga närmare föreskrifter till trafiksäkerhetens betryggande ifråga om lasten på överföringsvagn, varvid särskilt skall beaktas, att tillåtna hjultrycket ej överskrides och att i kurvor kullstjälpling inåt vid långsam fart förebygges.

Mom. 4 a. I tåg med flera än två överföringsvagnar skola på dessa vagnar finnas så många verk samma bromsar, som om överföringsvagnarna vore ett tåg för sig, tillhörande den bromsgrupp, vartill tåget i sin helhet hänföres.

Mom. 5 a. För tåg, vari lastad överföringsvagn framföres, får hastigheten ej överstiga 30 km/tim. Inom driftplats område eller i kurva med radie av under 120 m. får hastigheten ej överstiga 15 km/tim.