

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGENS

Utkom från trycket särtryck nr 15.
den 9 juli 1938.

Tillägg nr 1.

(Tillämpas omedelbart).

Följande ändringar skola göras i särtrycket.

§ 5.

Efter denna paragraf införes följande:

»Anm. Bromsskor skola vara rödmålade. Å större bangårdar och där eljest bromsskor ofta användas skola finnas bockar e. d., varå bromsskorna efter användning skola anbringas. Endast fullt brukbara och till befintliga rälstyper passande bromsskor få användas.»

§ 6.

Kantrubriken ändras till: »Framförande av lok (lokomotor, rälsbuss) utan växlingspersonal».

Texten i första stycket gives följande ändrade lydelse: »Då så - - - att lok ensamt eller medförande högst 2 vagnar, ävensom lokomotor med eller utan vagnar samt rälsbuss med eller utan släpvagn får framföras - - - vid behov även för lokomotor och rälsbuss lokal instruktion - - - gälla som signal, att lok (lokomotor, rälsbuss) må framgå - - - plats.»

§ 11.

Sist i mom. 2 andra stycket tillfogas:

»Slängskjuts får ej företagas, då växlingen

utföres av endast en man, för så vitt icke signaleringsförhållanden möjliggöra detta.»

§ 15.

I mom. 2 skall första stycket erhålla följande ändrade lydelse:

»Vid koppling - - - åtdrages för hårt. A normalspårig materiel skola reservkopplen i genomgångsbromsad tågdel icke kopplas beträffande vagnarna till och med den sista, från lok räknat, med verksam genomgående broms försedda vagnen, utan skola upphängas i tillhörande reservkrok. Däremot skall koppling av reservkopplen alltid ske mellan vagnar, som följa efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen ävensom alltid mellan denna vagn och efterföljande vagnar. Då enligt - - - påläggas.»

§ 18.

I mom. 4 tillägges till första stycket:

»Då vagnar med hopskjutna bälgar medföras i växlingsrörelse eller insätts i tåg, skola bälgarna vara fastlåsta med därför avsedd anordning.»

Med tillägget följa klistringslappar för rättelser å sidorna 10, 11, 17, 22, 23 och 25.

lig utsträckning bibragts kännedom om arbetssättet i olika detaljer samt om å bangård befintliga anordningar och dessas verknings-sätt.

2. Såsom växlingsledare bör endast användas sådan tjänstehavare, som visat sig vara väl förfaren i växlingstjänst och även i övrigt fullt lämplig härför.

II. Växlingstjänstens utförande.

§ 5.

Växlingsledares åliggerden.

1. Växlingsledaren är i första hand ansvarig för att vid arbetets utförande gällande signal- och säkerhetsföreskrifter, bestämmelserna i denna instruktion och i eventuella lokala föreskrifter samt förmans anvisningar följas, att växlingsrörelserna utföras på ändamålsenligt sätt utan onödig tidsutdräkt samt att den honom biträdande personalen erhåller nödiga anvisningar.

I växlingslag, som på grund av arbetsfördelning eller växlingens utförande tillfälligtvis kan komma att uppdelas, åvilar förenämnda ansvar den som därvid erhåller uppdrag att vara växlingsledare (jfr § 3:2).

2. Växlingsledaren skall tillse, att personalen är försedd med nödig utrustning ävensom att bromsskor o. d. hjälpmedel vid behov finnas till hands i fullt brukbart skick samt placerade på lämpliga ställen.

Anm. Bromsskor skola vara rödmålade. Å större bangårdar och där eljest bromsskor ofta användas skola finnas bockar o. d., varå bromsskorna efter användning skola anbringas. Endast fullt brukbara och till befintliga rälstyper passande bromsskor få användas.

§ 6.

Framförande av lok (lokomotor, rälsbuss) utan växlingspersonal.

Då så befinnes lämpligt och då så utan fara för trafiksäkerheten kan ske, äger trafikinspektören bestämma — beträffande lok efter samråd med maskiningenjören — att lok, ensamt eller medförande högst 2 vagnar, ävensom

lokomotor med eller utan vagnar samt rälsbuss med eller utan släpvagn får framföras å bangård, utan att växlingspersonal behöver vara tillstädes. I dylikt fall skall i fråga om lok samt vid behov även för lokomotor och rälsbuss lokal instruktion vara utfärdad, angivande såväl under vilka förutsättningar rörelsen får ske, som ock inom vilka områden den får utföras samt de särskilda försiktighetsmått, som skola iakttagas vid vägkorsningar eller sådana delar av spår, där allmänheten får passera etc. Vid rörelser av ifrågavarande slag må signalen »växling tillåten» från spårspärrsignal gälla som signal, att lok (lokomotor, rälsbuss) må framgå förbi spårspärrsignalen till viss angiven plats.

Där så av trafik- och maskinbefälet prövas lämpligen kunna ske, kan det i dylika fall ävensom eljest, då så befinnes lämpligt, uppdragas åt personalen å loket att vare sig detta är två- eller enbemannat även ombesörja erforderlig omläggning av växlar.

§ 11.

1. Vagnar, som skola skjutas, skola med *Skjutsning av vagnar.* nedan nämnt undantag (»dubbelskjuts») vara sammankopplade med varandra. Skjutsens styrka skall avpassas efter spårens lutningsförhållanden och den vägsträcka, som de skjutsade vagnarna skola tillryggalägga, ävensom efter vagnarnas antal och tyngd, rådande väderlek samt efter de för vagnarnas stoppande till buds stående medlen.

2. S. k. dubbelskjuts, d. v. s. samtidig skjuts till skilda spår av tvenne var för sig avkoppade vagnsgrupper, må äga rum, endast om den sista vagnsgruppen är försedd med erforderligt antal bemannade bromsar.

S. k. slängskjuts (»ryck»), d. v. s. avkoppling av vagn i rörelse, när lok (lokomotor) drager vagnarna, får ej företagas annat än i trängande fall, då därigenom menlig tidsutdräkt kan undvikas. Avkopplingen skall därvid verkställas av väl förfaren tjänstehavare.

Slängskjuts får ej företagas, då växlingen utföres av endast en man, för så vitt icke signaleringsförhållanden möjliggöra detta.

§ 15.

*Växling o.
koppling
för tågsam-
mansätt-
ning.*

1. I avseende på den inbördes ordningen mellan vagnar, som skola medföras av ett visst tåg, skall — förutom bestämmelserna i säkerhetsordningen och gällande normalplan eller särskild order — beträffande godsvagnar iakttagas tillämpliga, i särtryck nr 141 »Gods-transportföreskrifter» intagna bestämmelser.

2. Vid koppling av vagnar i tåg skall tillses, att hopdragbara koppel bliva så åtdragna, att buffertarna stadigt beröra varandra, varefter kopplingen säkras, om anordning härför finnes. Särskilt viktigt är, att detta iakttages vid koppling av två- eller treaxlig vagn, som skall gå sist i mera snabbgående tåg.

Äro sidobuffertarna hoptryckta, får koppel dock ej åtdragas för hårt. Å normalspårig materiel skola reservkopplen i

genomgångsbromsad tågdel icke kopplas beträffande vagnarna till och med den sista, från lok räknat, med verksam genomgående broms försedda vagnen, utan skola upphängas i tillhörande reservkrok. Däremot skall koppling av reservkopplen alltid ske mellan vagnar, som följa efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen ävensom alltid mellan denna vagn och efterföljande vagnar. Då enligt trafikinspektörens beprövande så lämpligen kan ske, må å normalspårig bana för bispårståg eller tåg å kortare sträcka undantag göras från bestämmelsen, att även reservkopplen skola påläggas.

Reservkoppel må ej upphängas i dragkroken eller i centralbuffert.

Vid avkoppling skall noga iakttagas, att slangkopplingarna för genomgångsbromsen uppläggas på resp. blindkopplingar eller slanghållare och att kopplingskranarna stängas, att ångvärmeledningen är avstängd samt att elektriska värmekablar äro upphängda i tillhörande blinddosor.

§ 18.

1. Det skall undvikas att upprätt gå eller springa *in* mellan fordon med sidobuffertar för koppling, om den kopplande ej är säker på, att avståndet mellan fordonen är så stort, att han utan fara kan gå eller springa emellan.

Särskilda försiktighetsmått vid koppling.

2. Vid gång under sidobuffertarna i nedhukad ställning för koppling eller efter kopplings utförande, bör man fatta tag i kopplarehandtaget samt alltid aktge på, huruvida fordonen hava fotsteg eller andra utskjutande anordningar å de vagnsändar, som äro vända mot varandra.

3. Skulle, när fordon skola tillkopplas varandra, stark stöt väntas uppstå, skall koppling ej äga rum, enär en s. k. bakryck därvid kan medföra fara för den kopplande.

4. Vid sammankoppling av personvagnar skall tillses, att de uppfällda övergångsbryggorna och bälgarnas grindar äro säkert fästade, ävensom att eventuella bälgar, särskilt vintertid, då de äro frusna, ej äro i vägen för den kopplande. Då vagnar med hopskjutna bälgar medföras i växlingsrörelse eller insättas i tåg, skola bälgarna vara fastlåsta med därför avsedd anordning.

Av- eller tillkoppling av vagn, vars last skjuter över vagnsgavlarna eller å vilken spårrensare är uppsatt, av lok med fastskruvad snöplog, av besprutningsvagn, av kranvagn och av snöplog av amerikansk modell, bör ej utföras, utan att fordonen stå stilla, emedan i vissa fall det fria utrymmet mellan dylikt och annat fordon kan vara otillräckligt för den kopplande.

Vid koppling mellan vagn och lok med uppsatt snöplog av sådan konstruktion, att den utgör fara för den kopplande, får av- eller tillkoppling *icke under några förhållanden äga*