

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20.

Order och åtgärder, som innebära avvikelser från säkerhetsordningen. *Mom. 1.* Vid överhängande fara åligger envar att vidtaga de åtgärder, som för farans förebyggande eller förringande anses nödiga, även om dessa åtgärder skulle avvika från de i denna säkerhetsordning föreskrivna.

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

§ 21.

Telefonmeddelande. Vid utväxlande av telefonmeddelanden, som röra trafiksäkerheten, skola de telefonerandes namn eller signaturer uppges, vare sig telefoneringen sker inom en och samma driftplats eller mellan skilda platser.

För utväxlande av dylika meddelanden mellan skilda platser skall dessutom iakttagas, att dessa skola nedskrivas och av mottagaren antecknas å för ändamålet fastställt formulär, i telefonbok eller å telegramblankett. Sådan skyldighet åvilar dock ej tågledare. Vid kollationeringen skola bestämmelserna i särtryck nr 127 »Telefonordning», art. 17 iakttagas.

Anm. 1. För utväxlande av tåganmälan eller hinderanmälan gälla ej förestående bestämmelser, utan skola därvid föreskrifterna i §§ 59, 61 och 62 tillämpas.

§ 22.

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

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

Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning och rörelser med småfordon.

§ 23.

Mom. 1. Banan skall hållas i sådant skick, att tåg utan fara kan framgå med den hastighet, som för bansträckan är medgiven enligt tidtabellsboken. *Banans skick och besiktning.*

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

§ 24.

Sidospår å linjen skall vara försett med spårspärr eller skyddsväxel. *Sidospår å linjen.*

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

§ 25.

Mom. 1. Å linjen får upplag av lösa föremål ej finnas ovan räls överkant närmare spårs mittlinje än 2,6 m. *Upplag av lösa föremål.*

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

För hamnspår kan trafikinspektören i detta hänseende medge undantag.

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

§ 26.

Väggorsning.

Mom. 1. Vid väggorsning, försedd med grindar eller bommar jämlikt kungl. kungörelsen den 26 juni 1933, skall stoppsignal med bomsignalskärm, bomsignallykta, huvudsignal eller spårspärrsignal visas mot banan — åt båda hållen — när vägen ej är avstängd eller när grindarna eller bommarna stänga över banan.

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

Anm. 2. Ang. handhavande av vissa dylika skyddsanordningar, se särtryck nr 199 »Instruktion för vägvakter».

Mom. 2. Då säkerhetsanordning vid väggorsning är i olag, skall, vare sig säkerhetsanordningen består av grindar eller bommar eller av automatisk signalanläggning, korsningen bevakas av vakt, som har att, då tåg nalkas, varsko de vägfarande, vid dagsljus med utvecklade röda flagga och i mörker medelst signallyktas röda sken. Lokpersonalen å berörda tåg skall såvitt möjligt underrättas (se form. S 10).

§ 27.

Fara å linjen, så att tåg ej får framgå.

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

Mom. 2. Signaleringen skall först ombestyras åt det håll, varifrån tåg eller vagnuttagnings först väntas. Signalgivare skall därför, så fort ske kan, skynda längs linjen åt detta håll, till dess han kommit på föreskrivet avstånd från det ofarbara

(åt båda sidor om banan)

stället och därunder ständigt visa stoppsignal framåt. Märker han, innan han uppnått behörigt avstånd, att fordon nalkas, skall han ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal.

Mom. 3. Stoppsignalerna skola utgöras av fyra knalldosor, utlagda på ett inbördes avstånd från varandra av ungefär 20 m., två på vardera rälssträngen, och därjämte, så snart tiden det medger, vid dagsljus av röd bansignaltavla och i mörker av rött sken från bansignallykta. Bansignaltavla resp. bansignallykta skall placeras vid den längst bort från det ofarbara stället belägna knalldosan.

Det ofarbara stället skall, när tiden det medger, bevakas av signalvakt, som då och då skall tillse signalerna och, när fordon nalkas, dessutom själv giva stoppsignal (se bil. 3).

Anm. 1. Är driftplats med huvudsignal helt eller delvis belägen inom det i mom. 1 angivna avståndet, skola stoppsignalerna anbringas vid den närmaste huvudsignalen och tågexpeditör omedelbart underrättas. Är platsen obevakad med huvudsignal ställd till kör, skall dessutom denna signal till skydd för det ofarbara stället ställas till stopp.

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

Mom. 5. Den som upptäckt hindret, skall ombestyra, att lättast åtkomliga station snarast underrättas; dock får ej härför utsättandet av signaler åsidosättas.

Station, som mottagit underrättelsen, skall inträda såsom tåganmälningsstation, om tåganmälningsskyldighet ej redan föreligger, och omedelbart anmäla hinder ävensom underrätta tågledare, banmästare och underrättelsestation.

Mom. 6. Särskild arbetsledare vid det ofarbara stället skall snarast möjligt tillsättas av vederbörande banbefäl, som jämväl skall ombesörja, att tågledaren och gränsstationerna underrättas om arbetsledarens namn. Arbetsledaren skall vara närvarande på arbetsplatsen under arbetets gång samt ansvara för signalering och övriga säkerhetsåtgärder därstädes.

Om avsevärda rubbningar i tågrörelsen kunna förutses, skall det tillkomma vederbörande trafikinspektör att på mest praktiska sätt ordna så, att tillfredsställande, oavbruten förbindelse mellan banbefälet på platsen och tågledaren alltid erhålles. Då hjälptåg måste anordnas, skall en stationstjänsteman medfölja och ansvara för att dylik förbindelse upprätthålles med närmaste telefonställe, varvid bud skall finnas tillgängligt för att förmedla behövliga order och underrättelser.

Mom. 7. De för det ofarbara stället anbragta stoppsignalerna få ej indragas, förrän linjen åter gjorts farbar och arbetsledaren givit order därom.

Mom. 8. När linjen åter är farbar och stoppsignalerna indragits eller utbytt mot varsamhetssignaler jämlikt § 28, skall arbetsledaren härom underrätta dels driftplats, som enligt mom. 3, anm. 1 möjligen underrättats om hindret, dels endera av de närmaste, å ömse sidor belägna tåganmälningsstationerna. Denna station skall återkalla hinderanmälan och underrätta tågledaren samt underrättelsestationen.

Mom. 9. Uppkommer felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, så att tåg ej kan passera det ofarbara stället utan att taga skada eller ytterligare skada ledningarna, skola stoppsignaler enligt mom. 2—4 anordnas. Om en eller flera sektioner av den elektriska kontaktledningen måste urkopplas, skola avstånden vid stoppsignalernas utsättande beräknas från de yttre sektionstolparna för den eller de felaktiga sektionerna.

Station, som mottagit underrättelse enligt mom. 5, skall jämväl underrätta närmaste omformare- eller transformatorstation, vilken har att i sin tur

underrätta vederbörande ledningspersonal och elektroingenjör. Numren å de båda sektionstolpar, mellan vilka det ofarbara stället är beläget, skola om möjligt uppges. E

§ 28.

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

Linjen befinnes vara i försvagat skick.

Anm. 1. Bestämmelserna i § 27, mom. 3, anm. 1 skola jämväl iakttagas.

Mom. 2. Den som upptäckt felet, skall därefter snarast ombestyras, att endera av de båda å ömse sidor närmast belägna stationerna och lokpersonalen å tåg eller vagnuttagning, som redan dessförrinnan utgått å stationssträckan, underrättas om förhållandet, varvid medgiven hastighet anges. Så snart detta skett, skola knalldosorna ersättas med varsamhetssignaler, vilka utsättas på ett avstånd av omkring 350 m. på ömse sidor om det farliga stället. Komma signalerna härvid innanför stationsgräns, skola de uppsättas å plats, som av tågexpeditören bestämmes. Varsamhetssignalerna skola utgöras vid dagsljus av grön bansignaltavla och i mörker av grönt sken från bansignallykta. Bevakning erfordras ej.

Anm. 1. Ang. signalernas placering se § 9, fig. 18 och 19 samt bil. 3.

Anm. 2. Sådana bansträckor, å vilka ständigt eller för längre tid än en månad en lägre hastighet än den för bandelen gällande är föreskriven, skola anges i tidtabellsboken och utmärkas medelst hastighetstavlur.

När varsamhetssignaler uppsatts, få dessa dock ej utbytas mot hastighetstavlur, förrän tågledaren meddelat, att i tjänst varande, berörd lokpersonal kvitterat därom utfärdat tillägg till tidtabellsboken. Är den medgivna hastigheten 30 km/tim. eller lägre, skola varsamhetssignalerna bibehållas minst 14 dagar, innan de ersättas med hastighetstavlur, varjämte i dylikt fall även orienteringsmärken samtidigt skola uppsättas.

Mom. 3. Station, som mottagit underrättelse enligt mom. 2, skall ombestyra vederbörlig underrättelse till banmästaren och stationen på andra sidan om det farliga stället. Dessa båda stationer skola ombesörja att lokpersonalen å alla tåg, som passera platsen, samt å alla av förhållandet berörda vagnuttagningar bliva underrättade ävensom utöva kontroll beträffande dylik underrättelse till tåg (jfr § 49, mom. 3. Se även form. S 10).

E | Är förhållandet föranlett av felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, skall underrättelse av stationen jämväl avlätas till närmaste omformare- eller transformatorstation, vilken har att i sin tur underrätta vederbörande ledningspersonal och elektroingenjör.

Anses hastighetsnedsättning komma att föranleda tåggrubbningar, skall den station, som först erhåller underrättelse om förhållandet, härom underrätta tågledaren.

Mom. 4. När linjen åter är i fullgott skick och varsamhetssignalerna indragits, förfares i erforderliga fall på sätt i § 27, mom. 8 är föreskrivet.

§ 29.

Bandisposition.

Mom. 1. Vagnuttagning ävensom A-arbete, undantagandes utbyte eller lösgörande av enstaka räl, får ej företagas, förrän tågledaren medgivit bandisposition för viss angiven tid av berörd bansträcka.

Framställning härom enligt form. S 1 skall, såvitt ej trafikinspektören för visst fall annorlunda bestämt, göras av tågexpeditören vid endera av gränsstationerna och vid vagnuttagning om möjligt av den gränsstation, från vilken fordonen i varje fall skola utföras.

Anm. 1. Även framställning om bandisposition för annan avdelnings räkning än trafikavdelningen skall sålunda förmedlas av tågexpeditören vid endera av gränsstationerna.

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

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

Mom. 3. Sedan tågexpeditören erhållit sådant tillstånd, skall han meddela bandispositionsordern till de övriga stationer, som beröras av densamma, däri inbegripna de stationer, som hava att avlåta eller återkalla hinderanmälan i anledning av dispositionen, ävensom banmästare och underrättelsestation samt i förekommande fall ledningsmästaren. |E

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

Anm. 1. Dylig bevakningsskyldighet inträder utan särskild order från tågledaren.

Innan bandisposition vidtager, skall arbetsledaren (se § 30, mom. 1) resp. tillsyningsmannen (se § 32, mom. 1) av tågexpeditören å endera av gränsstationerna hava erhållit bandispositionsorder (se form. S 1) samt besked, att dispositionssträckan är klar och att hinder för bandispositionen ej föreligger.

Tågexpeditören ifråga skall ombestyras, att underrättelse om att bandispositionen vidtagit lämnas till den andra gränsstationen samt att hinderanmälan avlåtes. Dylig hinderanmälan skall, om tåg-anmälningsskyldighet ej föreligger, i stället avlåtas av närmaste station med sådan skyldighet och kan jämväl på grund av inträdd ändring i tåg-anmälningsskyldigheten under tiden för bandispositionen överflyttas, men skall därvid alltid iakttagas, att bandispositionen skyddas genom hinderanmälan å ömse sidor om dispositionssträckan.

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

Anm. 3. Hinder möter ej, att arbetsledare eller tillsyningsman tillika tjänstgör såsom platsvakt å gränsstation.

Anm. 4. För att underlätta expeditionsarbetet vid ofta förekommande bandispositioner må sådan förses

med nummer och fullt tydlig beteckning (t. ex. bandisposition nr 19 N—Sb mellan tågen 01 och 02), som skall delges vederbörande, helst intaget i tidtabellsboken.

Då framställning göres om anordnande av sådan disposition, behöva endast nummer och beteckning anges å form. S 1.

Mom. 5. Så snart bandispositionen vidtagit, skall av gränsstationerna stoppsignal, bestående av två knalldosor, en på vardera rälssträngen på ungefär 20 m. avstånd från varandra, samt röd bansignaltavla eller röd bansignallykta, anordnas till skydd för den disponerade sträckan. Stopp-signalerna skola placeras vid stationens yttersta växel mot den disponerade sträckan eller längre ut om växlingsrörelser så påfordra; dock må de, efter trafikinspektörens beprövande, placeras i närheten av stationshuset i huvudtågväg å sådana stationer, där så befinnes lämpligt, men må detta förfaringssätt tillämpas endast då växlarna vid dispositionens början kunna läggas i läge för genomfart å huvudtågvägen, och det kan förutses, att dessa lägen ej behöva ändras under dispositions-tiden (se bil. 3). Av dispositionssträckans gränsstationer utsatta stoppsignaler skola av stationerna indragas, när underrättelse erhålles, att den disponerade sträckan är klar; vid vagnuttagning skola dock signalerna vid den station, dit vagnarna införas, avlägsnas av tillsyningsmannen.

Anm. 1. Hinder möter ej, att tillsyningsmannen efter överenskommelse med tågexpeditören utplacerar stoppsignalerna, men skall i så fall av denne senare kontroll utövas, att signaleringen blir utförd på föreskrivet sätt.

Mom. 6. Då vid bandisposition två eller flera arbetsföretag med olika arbetsledare eller två vagnuttagningar med olika tillsyningsmän förekomma å samma dispositionssträcka eller samma dispositionssträcka upplåtes för såväl A-arbete som vagnuttagning, skall en av arbetsledarna eller tillsyningsmännen av tågexpeditören, banmästaren E resp. ledningsmästaren eller av dessa gemensamt utses att beträffande samtliga ifrågavarande före-

tag ensam avlåta anmälan enligt § 30, mom. 4, och § 32, mom. 7, varjämte vederbörande stationer ävensom övriga arbetsledare och tillsyningsmän underrättas om namnet å den sålunda utsedde. Denne, som är ansvarig för bandispositionen i dess helhet, skall, innan sagda anmälan lämnas till station, hava förskaffat sig visshet därom, att allt är klart för anmälan lämnande.

Samma dispositionssträcka får upplåtas för högst två vagnuttagningar samtidigt. När under bandisposition två vagnuttagningar eller A-arbete och vagnuttagning samtidigt äga rum, skall den disponerade sträckan indelas i tvenne skilda, till omfattningen noggrant angivna områden. Därest de olika fordonsgrupperna skola införas åt samma håll eller fordonsgruppen införas över platsen för A-arbete, skall samråd äga rum mellan tillsyningsmännen och arbetsledaren före införandet, och sådan signalering, som är föreskriven i § 32, mom. 6 i båda fallen anordnas.

Mom. 7. Bandisposition får ej utsträckas längre tid, än att bansträckan är klar och anmälan härom jämlikt § 30, mom. 4 och § 32, mom. 7 avlåtits minst 5 min. före den tidpunkt, då tåg skall utgå å berörd tåganmälningssträcka.

Mom. 8. Därest medgiven bandisposition ej kommer till utförande, skall tågledaren och övrig berörd personal därom underrättas.

§ 30.

Mom. 1. Vid A- eller B-arbete eller i mom. 5 omnämnt arbete skall en arbetsledare beordras av banmästaren resp. ledningsmästaren och gränsstationerna underrättas om arbetsledarens namn. Arbetsledaren skall vara närvarande på arbetsplatsen under arbetets gång samt ansvara för signalering, som där skall utföras, ävensom för övriga säkerhetsåtgärder.

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

Mom. 2. Vid B-arbete skall banmästaren resp. E| ledningsmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underrätta endera av gränstationerna om arbetet, den bansträcka, å vilken hastighetsbegränsning i förekommande fall skall tillämpas, den hastighet, med vilken bansträckan får befaras, och om den ungefärliga tid, varunder hastighetsnedsättning kan komma att erfordras.

Nämnda station skall underrätta den andra gränstationen ävensom tågledaren. I fråga om utsättande av varsamhetssignaler och hastighetstavlor samt ombesörjande av och kontroll över ordergivningen till lokpersonal å tåg och vid vagnuttagning, som beröras därav, gäller vad som stadgats i § 28 (se form. S 10).

Anm. 1. Trafikinspektör äger medge, att i visst fall underrättelse om B-arbete ej lämnas tågledaren.

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

Arbetsplats, där B-arbete pågår, skall skyddas av varsamhetssignaler, anordnade enligt bestämmelserna i § 28, mom. 2 (se bil. 3).

Mom. 4. När stoppsignaler, utsatta vid gränstationerna jämlikt § 29, mom. 5, eller varsamhetssignaler skola indragas och när indragna stoppsignaler skola ersättas med varsamhetssignaler, skall arbetsledaren därom underrätta endera av gränstationerna, vilken station då skall i förekommande fall ombestyras hinderanmälan återkallande (se form. 393 n 1).

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

E| *Mom. 5.* Innan kontaktledning å linjen göres spänningslös för utförande av arbete utan att bandisposition erfordras, skall tillstånd därtill inhämtas av tågledaren.

På begäran av ledningsmästaren eller av denne utsedd person skall tågexpeditören vid endera av de stationer, som begränsa den bansträcka, å vilken kontaktledningen skall göras spänningslös, avlåta framställning härom enligt form. S 2.

Tågledarens tillstånd behöver endast innehålla ett meddelande att urkopplingen ifråga får ske. Sedan detta tillstånd erhållits, skall tågexpeditören därom underrätta den, som ingivit framställningen, arbetsledaren, andra gränsstationen och i förekommande fall vederbörande maskinbefäl och mellanliggande stationer, där elektrolok finnes.

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

Innan urkopplingen sker, skall arbetsledaren hos tågexpeditören å endera av gränsstationerna hava förvissat sig om att berörd bansträcka är fri beträffande vagnuttagning eller tåg, som bestå av eller framföras av fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge.

När arbetet slutförts, skall arbetsledaren tillse, att de för arbetet urkopplade ledningarna åter inkopplas, varefter han skall förvissa sig om att ledningarna äro spänningsförande. Därefter underrättar arbetsledaren först en av gränsstationerna samt därpå tillhörande omformare- eller transformatorstation, att hindret för lok med strömavtagare i uppfällt läge undanröjts och att linjen åter är klar. Nämnda gränsstation skall underrätta den andra gränsstationen samt eventuellt mellanliggande stationer, där elektrolok finnes, att linjen åter är klar för elektriska tåg.

Medgivande att kontaktledningen å viss bansträcka får hållas spänningslös under viss tid, innebär ej förbud för arbetsledaren att under nämnda tid sätta ledningen under spänning för provning eller dylikt.

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

§ 31.

Spår å station ofarbart; arbete å station.

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

Arbete, som kan hindra tåg- eller växlingsrörelse å station, får ej företagas utan stationsföreståndarens medgivande. Är arbetet av sådan art, att tåg under tiden ej kan föras förbi, skall dock tågledarens medgivande först inhämtas (jfr § 56, mom. 5).

Upptäckes, att genomfartstågväg å obebakad station är ofarbar för tåg eller i sådant skick, att tåg måste framföras med minskad hastighet, skola vederbörande infartssignaler återställas till stopp och tågexpeditör tillkallas.

§ 32.

Vagnuttagning.

Mom. 1. Vid vagnuttagning skall en tillsyningsman beordras. Utöver vad som föreskrivits i § 29, mom. 4 åligger det denne:

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

att förvissa sig om att tillräcklig bromskraft förefinnes och att bromsarna vid utförandet äro brukbara (då vagnar skola avkopplas från tåg, skall detta dock åligger tågbefälhavaren); denna

undersökning skall av tillsyningsmannen verkställas även före införandet,

att medföra signalhorn, röd och grön signalflagga eller handsignallykta ävensom i förekommande fall signallykta (jfr § 19).

Ensamt lok eller ensam lokomotor, som under bandisposition utföres å linjen, behöver ej åtföljas av särskild tillsyningsman, utan är dess förare att anse såsom sådan. Dylikt fordon får ej utgå å linjen, förrän bandispositionsorder erhållits och tågexpeditören givit erforderlig växlingssignal. I undantagsfall må tågexpeditör kunna beordra annan tjänstehavare att repetera dylik signal.

Vid avkoppling från tåg behöver tillsyningsmannen ej vara tillstädes förrän vid själva avkopplingsstället. Denne behöver ej heller vara tillstädes under den tid vagn hålles stilla å linjen, om vagnens ena hjulpar är fastlåst medelst av distriktchefen godkänd anordning och nyckeln till låsanordningen förvaras av tillsyningsmannen eller, efter dennes uppdrag, av annan tjänstehavare (äro vagnarna till antalet flera än två, behöva endast de båda yttersta låsas). Vid vagnarnas införande till driftplats skall tillsyningsmannen alltid åtfölja desamma.

Anm. 1. I fråga om sammansättning av fordon vid vagnuttagning, som ej äger rum genom avkoppling från tåg, gälla ej de för sammansättning av fordon i tåg givna föreskrifterna.

Mom. 2. När vagnar skola framföras med lok eller lokomotor eller avkopplas från tåg, skall bandispositionsorder jämväl överlämnas till lokpersonalen och tågchefen. Avkoppling från tåg får ej ske, under det tåget är i rörelse.

Mom. 3. När vagnar skola framföras med handkraft eller med lokomotor, skola de vara försedda med den bromskraft, som å dispositionssträckan är föreskriven för tåg med en hastighet av 55 km/tim. Hastigheten vid framförandet får dock ej vara större, än att manskapet säkert kan hava

vagnarna i sin hand och aldrig överstiga 40 km/tim.

Mom. 4. När vagnar skola framföras med särskilt lok eller med lokomotor, leder tillsyningsmannen rörelsen medelst växlingssignaler. Hastigheten får, när vagnarna framföras med lok, uppgå till högst 40 km/tim, och skola vagnarna vara utrustade med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med nämnda hastighet.

Anm. 1. För vagnuttagning gäller ej signal från huvudsignal eller hjälpsignalmedel.

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

Signalen »tåg kommer» skall givas med visslan (sirénen) resp. med signalhornet förutom i de fall, varom stadgats i § 18, mom. 6, jämväl före ankomsten till vägkorsning, som skall vara bevakad. Kan ej med säkerhet iakttagas, att vägkorsningen är spärrad, skola vagnarna stoppas, tills visshet vunnits, att hinder för vidare färd ej finnes. Samma försiktighet skall iakttagas vid rörelse å högerspår framför obevakad vägkorsning med automatisk signalanordning, som ej fungerar vid sådan rörelse.

Då å linjen uttagen vagn hålles stilla, skall den säkert bromsas och dessutom fastlåsas på sätt i mom. 1 stadgats eller förstängas med bromsspakar eller genom andra säkra hinder (ej stenar, korta plankstumpar o. d.) å ömse sidor om hjulen.

Mom. 6. Då uttagen vagn skall avhämtas av lok eller lokomotor, skall, om vagnen eller därå placerad lykta ej kan av lokpersonalen iakttagas på ett avstånd av minst 350 m., tillsyningsmannen

hava ombestyrt, att varsamhetssignal eller signalen »sakta» visas mot loket (lokomotorn) från sådan plats, att signalen kan av lokpersonalen iakttagas på nämnda avstånd från vagnen. Sedan föraren besvarat signalen, kan tillsyningsmannen upphöra med signaleringen (jfr § 18, mom. 2 g).

Mom. 7. Uttagna fordon skola vara införda till bestämd driftplats och anmälan (form. 393 n 1) att bansträckan är klar, av tillsyningsmannen vara inom den för dispositionen bestämda tiden gjord till tågexpeditören därstädes, som då skall ombestyrta hinderanmälan återkallande.

Möter hinder för fordonens införande till den bestämda driftplatsen, skola de införas till annan driftplats och nämnda anmälan inom den bestämda tiden lämnas till tågexpeditören därstädes, som då skall ombestyrta hinderanmälan återkallande samt omedelbart underrätta den driftplats, dit fordonen eljest skulle hava införts, ävensom tågledaren.

Är den driftplats, dit fordonen införas, obevakad, skall tillsyningsmannen, sedan han förvissat sig om att de uttagna vagnarna och eventuellt använt lok eller lokomotor införts innanför skyddsväxel eller spårspärr, att fordonen bromsats och förstängts enligt mom. 5 och att bansträckan är klar för tågs framförande, härom underrätta endera av gränsstationerna, och åligger det tågexpeditören därstädes att då vidtaga förut i detta mom. anbefallda åtgärder. Sedan tillsyningsmannen lämnat denna underrättelse och dispositionen sålunda avslutats, må ej fordon utan ny dispositionsorder utföras å huvudspåret.

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

§ 33.

Mom. 1. A-fordon må av småfordonsförare utan särskilt tillstånd uttagas å linjen, men skall fordonet i god tid före tågs väntade ankomst vara

Användning av A- och C-fordon.

avlägsnat från spåret. Småfordonsföraren är skyldig att före uttagandet genom vederbörlig under rättelsestation eller, om så ej kan ske, genom närmaste tåganmälningsstation förskaffa sig kännedom om tågläget, förut uttagna A- och B-fordon m. m.

Före uttagandet skall anmälan därom lämnas till underrättelsestationen jämte uppgift å småfordonsförarens titel och namn, förefintlig beteckning å fordonet samt beräknad tid för färdens avslutande. Denna anmälan skall ombestyras av småfordonsföraren, därest ej i mom. 2 föreskriven signalering enligt § 29 anordnas vid endera eller bägge gränsstationerna, i vilket fall anmälan skall ombesörjas av tågexpeditören vid den station, varifrån fordonet utföres. Kan färden ej avslutas inom den tid, som sålunda uppgivits till underrättelsestation, skall ny anmälan göras av småfordonsföraren.

Mom. 2. Under det A-fordon är i rörelse å linjen, skall en signalgivare, visande stoppsignal, färdas såväl före som efter fordonet på ett avstånd av omkring 600 m. från detta. Hålles fordonet stilla å linjen, skall det skyddas av stoppsignaler, anordnade på sätt i § 27, mom 1, 3 och 4 stadgats, varvid dock bansignaltavlor (bansignallyktor) alltid skola uppsättas, redan då knalldosorna utläggas.

Signalering enligt förestående behöver dock ej ske, om efter uttrycklig begäran av småfordonsföraren signalering till skydd för fordonet anordnas av gränsstationerna i närheten av stationshuset jämlikt § 29, mom. 5 eller vid yttersta växeln enligt anm. 1 här nedan. Om endast endera av dessa stationer anordnar dylik stoppsignalering, skall småfordonsföraren själv ombesörja stoppsignalering åt det andra hållet. Förenämnda begäran skall göras hos tågexpeditören å endera av stationerna ifråga. Tågexpeditören skall då ombestyras, att hinderanmälan blir utväxlad före fordonets utta-

gande och i förekommande fall anmoda den andra stationen att utsätta stoppsignaler (se bil. 3).

Ann. 1. På framställning av baningenjör må trafikinspektör kunna bestämma, av vilka stationer stoppsignaler vid uttagning av A-fordon skola utsättas även i sådana fall, då signalering enligt § 29, mom. 5 ej kan äga rum i närheten av stationshuset utan vid stationens yttersta växel eller längre ut, om växlingsrörelser så påfordra.

Före ankomsten till vägkorsning eller kurva eller andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, skall förare av A-fordon med motor giva signalen »tåg kommer» och minska hastigheten, så att fordonet ovillkorligen under alla förhållanden kan vid behov omedelbart stanna.

Har signalering begärts vid endera eller bägge stationerna jämlikt detta mom., åligger det småfordonsförare att till tågexpeditören å endera av dessa stationer anmäla när A-fordon dit införts eller ock borttagits från spåret å linjen. Tågexpeditör, som emottagit dylik anmälan, åligger att föranstalta om hinderanmälan återkallande och utsätta stoppsignalers indragande.

Mom. 3. C-fordon må av småfordonsförare utan särskilt tillstånd uttagas å linjen, men skall vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst, och är dylik förare skyldig att före uttagandet genom vederbörlig underrättelsestation eller, om så ej kan ske, genom närmaste tåganmälningsstation förskaffa sig kännedom om tågläget, förut uttagna A- och B-fordon m. m.

Mom. 4. A- och C-fordon få ej utan tågexpeditörs medgivande uppställas i eller i farlig närhet av tågspår. När sådant fordon ej användes och är lämnat utan tillsyn, skall det vara uppställt på hinderfritt avstånd från spår eller å ett av trafik oberört spår samt vara fastlåst eller på annat sätt tryggt i förhållande till trafikspår.

Mom. 5. A- och C-fordon må uttagas efter tåg å tåganmälningssträcka, innan tåget lämnat densamma. Ifrågakommande hinderanmälan skall då ej avlåtas, förrän anmälan »0 in» ingått. Dylikt

fordon får ej vidfästas tåg för att av detta framföras.

Mom. 6. A- och C-fordon med motor skall vara försett med bromsanordning samt med signalhorn signalpipa eller sirén (se dessutom § 19).

§ 34.

Användning av B-fordon.

Mom. 1. B-fordon må utan särskilt tillstånd uttagas å linjen av småfordonsförare, som därvid ansvarar för färdens föreskriftsenliga utförande.

Mom. 2. Omedelbart innan B-fordon, som ej går såsom tåg, utföres å underrättelsesträcka, skall småfordonsföraren personligen från vederbörande underrättelsestation inhämta besked, om hinder för den tillämnade färden å underrättelsesträckan förefinnes. Därvid skall småfordonsföraren, med angivande av titel och namn samt förefintlig beteckning å fordonet, uppge den tidpunkt, då detsamma beräknas kunna lämna underrättelsesträckan eller vara avställt på i § 33, mom. 4 angivet sätt, samt lämna uppgift om längre uppehåll under färden. Bör särskild försiktighet av någon för underrättelsestationen känd anledning iakttagas, skall stationen därom lämna besked, vilket alltid skall av småfordonsföraren repeteras. Är underrättelsestation obevakad vid tidpunkten för B-fordons ingående å sträckan, skall småfordonsföraren, efter att om möjligt hava hänvänt sig till tågklararen å endera av närmaste tåganmälningsstationer, framgå med särskild försiktighet på tåganmälningssträckan ifråga.

Mom. 3. Skulle hinder eller fara för B-fordons färd uppstå efter det besked enligt mom. 2 lämnats, skall småfordonsföraren underrättas därom.

Anm. 1. Om småfordonsföraren ej kan anträffas medelst telefon, bör banpost utsändas å den bansträcka, där fordonet befinner sig (se form. S 13). Skulle underrättelse ej kunna lämnas, skall meddelande härom i och för iakttagande av särskild försiktighet givas till lokpersonalen å vederbörligt tåg (se form. S 10).

Mom. 4. När B-fordon framföres å linjen utan att gå såsom tåg, får detta ej ske på sådant sätt,

att tåg- och växlingsrörelser eller vagnuttagning därigenom hindras eller säkerheten därvid genom fordonet eller för detsamma äventyras.

Blir B-fordon med motor av någon anledning kvarstående å linjen utan att kunna inom den för färden bestämda tiden undanföras från huvudspår, skall stoppsignalering anordnas och underrättelse om förhållandet lämnas på sätt i § 27 stadgats. Bevakning erfordras ej.

Om färden avsiktligt ordnas så, att fordonet skall vid något tillfälle avlägsnas från spår, åligger det småfordonsföraren ombestyras, att erforderlig personal finnes tillgänglig för ändamålet.

»*Mom. 5.* Under färd med B-fordon skall småfordonsföraren, oavsett om fordonet framföres såsom tåg eller ej, hålla noggrann utkik och efterse, om någon signal gives till detsamma. Före ankomsten till sådan vägkorsning, som är försedd med säkerhetsanordning enligt kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 — även sådan vägkorsning, som är skyddad av endast kryssmärken — skall förare av motorfordon alltid giva signalen »tåg kommer». Är sådan vägkorsning ej försedd med grindar eller bommar jämlikt nämnda kungörelse eller kan motorföraren ej iakttaga, att desamma vederbörligen stänga över vägen, skall han därjämte minska fordonets hastighet så, att det under alla förhållanden kan vid behov stanna före ankomsten till vägkorsningen. Signalen »tåg kommer» skall givas jämväl före ankomsten till andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, såsom sådana kurvor och oskyddade vägkorsningar e. d., där utsikten är skymd, och skall därvid även hastigheten, enligt motorförarens bedömande, i erforderlig mån nedbringas till underlåtande av fordonets bringande till stopp, om därav skulle givas behov.»

ditören skall, om fordonet ej redan inkommit, genom skriftlig order underrätta vederbörande personal å tåget eller vagnuttagningen om kvarhållandet (se form. S 11).

Mom. 8. Beträffande B-fordons uppställning, uttagande å linjen, innan tåg lämnat tåganmälningssträckan, samt förbud att låta dylikt fordon framföras av tåg, gäller vad i § 33, mom. 4 och 5 stadgats.

Mom. 9. B-fordon med motor skall vara försett med kraftigt verkande bromsinrättning samt signalredskap, bestående av signalhorn, signalpipa eller sirén samt vid färd å linjen 2 röda signalflaggor, handsignallykta och 8 knalldosor (se dessutom § 19).

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

§ 35.

*Tidtabells-
bok. Till-
fällig tjän-
stetidtabell.*

Mom. 1. Tidtabellsbok skall av vederbörande be-
fäl mot kvitto tillställas underlydande personal,
som därav har behov. Å varje bevakad driftplats
skall boken jämte ett utdrag därav (tågor-
dning) finnas för personalen tillgänglig. En avskrift av
nämnda utdrag skall, beträffande stationer och
blockposter, före ikraftträdandet tillställas trafik-
inspektören för granskning, varjämte i förekom-
mande fall skall lämnas skriftligt erkännande, att
vederbörande tabell för tågens ordningsföljd vid
enkelspårsdrift å dubbelspår återfunnits i tidtabells-
boken. Samtidigt skall av ordergivningsstation för
granskning insändas uppgift enligt form. S 3.

Anm. 1. Tågmöte anges i tjänstetidtabell i följande fall:

a) då båda tågen framföras å båda sidor om stationen å samma enkelspår,

b) eljest endast med tåg, som ankommer inom en timme före det avgåendes tidtabellsenliga avgångstid.

Mom. 2. Ändring av i tidtabellsboken intagna uppgifter skall, om ändringen ej är av tillfällig art, meddelas genom tillägg, som numreras i löpande följd.

Förekommer tjänstetidtabell i sådant tillägg, skall mottagandet erkännas på sätt föreskrives i mom. 4.

I fråga om nyintaget tåg skall därjämte av vederbörande stationer uppgift lämnas å de mötesorder, som enligt § 36, mom. 3 i förekommande fall skola lämnas rörande detta tåg.

I erforderliga fall ändras och kompletteras tågordningen och form. S 3, varom anmälan skall inges till trafikinspektören.

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

Mom. 4. Tillfällig tjänstetidtabell skall utfärdas enligt form. S 4. I brådskande fall får den förenklas, men måste dock innehålla uppgifter om dag för tågets gång, den bansträcka, varå tåget är anordnat, tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg och den beräknade avgångs- och ankomsttiden vid utgångs- resp. slutstationen samt tågspår.

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

Anm. 1. Tillfällig tjänstetidtabell kan inskränkas till föreskrift, att tåget skall framgå på »tåganmälningssträcka» efter redan anordnat tåg, innebärande, att tåget skall framföras så nära efter det föregående, som föreskriften i § 67, mom. 8 medger, och med samma möten, förbigångar och tågspår som det föregående tåget. Om avvikelser ifråga om uppehåll eller bevakningsskyldighet skola göras, skall detta anges i tjänstetidtabellen.

Tillfällig tjänstetidtabell skall utfärdas av tågledaren och delges därav berörda bevakade och, om möjligt, obevakade stationer (även berörda ordergivnings- och underrättelsestationer) samt vederbörande ledningsmästare och maskinbefäl. Tillfällig tjänstetidtabell, som avser hjälptågs eller återgående påskjutningsloks gång, får i vissa fall (jfr §§ 37 och 84, mom. 2) jämväl utfärdas av tågklarare.

Anm. 2. Ang. ifyllande av form. S 4 å mottagningsstation vid tillfällig tjänstetidtabells utsändande, se särtryck nr 127 »Telefonordning», art. 16.

Tågexpeditör å nedan angivna stationer skall erkänna mottagandet av den tillfälliga tjänstetidtabellen (se form. S 4 och S 6):

- 1) station, som skall lämna extratåget tjänstetidtabell (jfr § 36, mom. 2),
- 2) station, där tågmöte eller tågförbigång uppkommer,
- 3) ordergivningsstation, som beröres av extratågets gång,
- 4) underrättelsestation, som beröres av extratågets gång, samt
- 5) station, som manövrerar vägbommar å linjen eller som skall underrätta vägvakt om extratågets gång.

Anm. 3. För tåg enligt förenklad tjänstetidtabell, som ej anger avgångstid vid driftplats, varifrån vägvakt skall underrättas, skall tågets avgångstid beräknas av tågexpeditören och vid vägvaktens underrättande uppgivas. Tåget får ej utan underrättelse till lokpersonalen och tågbefälhavaren (jfr § 82, tabellen, anm. 2) avsändas tidigare än som med hänsyn till den uppgivna tiden är medgivet enligt § 67, mom. 5.

I erkännandet skola anges tågmöten och tågförbigångar, som skola äga rum å egen station, ävensom i förekommande fall de tåg, som av stationen jämlikt § 36, mom. 3, skola erhålla order om möte med extratåget (se form. S 3). Station, som skall lämna extratåget tjänstetidtabellen, skall repetera tågets samtliga möten, utom för det fall att den utsända tillfälliga tjänstetidtabellen är tryckt eller på annat sätt mångfaldigad.

§ 36.

Order om extratågs gång. *Mom. 1.* Order om extratågs gång meddelas vederbörliga bevakade och, om möjligt, obevakade stationer (även berörda ordergivnings- och underrättelsestationer) samt vederbörande ledningsmästare och maskinbefäl:

a) genom föreskrift, att i tidtabellsboken eller i förut bekantgjord, tillfällig tjänstetidtabell intaget extratåg skall gå (se form. S 5),

b) i samband med utfärdandet av tillfällig tjänstetidtabell eller

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

Av tågledare utfärdad order om extratågs gång skall i god tid före tågets avgång kvitteras av tågexpeditör å de stationer, som anges i § 35, mom. 4, näst sista stycket (se form. S 4—S 6).

Mom. 2. Tågklarerare å extratågets utgångsstation eller å annan av tågledaren bestämd station skall till tågbefälhavaren och lokpersonalen å extratåget mot kvitto överlämna antingen en bestyrkt avskrift (utdrag) av tågledarens order å form. S 5, om tjänstetidtabellen finnes intagen i tidtabellsboken, eller ock den tillfälliga tjänstetidtabellen eller bestyrkt utskrift därav å form. S 4 jämte en bestyrkt avskrift (utdrag) av tågledarens order å form. S 5. Sistnämnda order erfordras dock endast om extratåget tidigare anordnats.

Anm. 1. Vid muntlig order av tågklarerare om återgående påskjutningsloks gång tillämpas ej bestämmelserna i mom. 2.

Mom. 3. Tågbefälhavare och lokpersonal å varje tåg, som möter extratåget, skola skriftligen och mot kvitto delges order om mötet. Är mötet angivet i tågets tjänstetidtabell, skall ordern endast innehålla uppgift om extratågets gång. I annat fall skall ordern innehålla uppgift om den station, där tågmötet skall äga rum (se form. S 9).

Order av här ifrågavarande slag skall lämnas å ordergivningsstationerna (se form. S 3). Har tåg, som skall erhålla sådan order, avgått från ordergivningsstation, innan ordern om extratågets gång hunnit delges stationen, skall den anmoda annan i tågets väg belägen station att meddela ordern till tågbefälhavaren och lokpersonalen. I fråga om sådant mötande tåg, som ej berör ordergivningsstation, skall tågledaren föreskriva orderns lämnande å annan station.

Äger möte med extratåg rum å ordergivningsstation, skall order om mötet lämnas av denna station, därest lokpersonalbyte samtidigt skall försiggå, eljest av närmast föregående ordergivningsstation.

Då extratågets gång kungöres genom tillägg till tidtabellsboken och i tillägget intagits särskild uppgift å i nämnda bok intagna tågs möten med extratåget, anses denna ordergivning fullgjord, när tågledaren meddelat, att samtliga i tjänst varande be-

rörda tågbefälhavare och lokpersonal kvitterat ifrågavarande tillägg. Intill dess skall ordergivning ske på sätt eljest föreskrivits i detta moment.

Mom. 4. Vad ovan sagts angående order om extratågs gång och om order till mötande tåg, skall i tillämpliga delar gälla även ifråga om tågs inställande; dock att kvitto å dylik order endast behöver lämnas av den första stationen å den bansträcka, varå tåget inställes (se form. S 3, S 5 och S 9).

§ 37.

Anordnande av påskjutning.

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

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

Anm. 1. Trafikinspektör må undantagsvis bemyndiga tågklarare att giva order om påskjutning å längre avstånd än å del av stationssträcka.

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

Tågklararen å den station, där påskjutningen skall börja, skall härom muntligen eller skriftligen underrätta lokpersonalen å påskjutningsloket, tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg, som skall påskjutas (se form. S 11), ävensom ombesörja, att tåg, som erhåller möte med återgående påskjutningsloket, härom skriftligen erhåller order (se form. S 9):

Har påskjutningsloket återkommit, innan mötande tåg kunnat underrättas, må tågklarare återkalla mötesordern och därvid lämna besked om anledningen därtill.

Vad i § 32, mom. 5, andra stycket stadgats om

åtgärder vid passerandet av vägkorsning gäller även vid framförande av återgående påskjutningslok.

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

A n m. 1. Ang. tåganmälan vid påskjutning, se § 59, mom. 8.

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38.

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

Mom. 2. Annan än S J tillhörig rullande materiel, som skall mot avgift fraktas å egna hjul och som ej undergått sådan besiktning, eller som skall befordras i skadat skick eller — beträffande lok — framgå ej arbetande, får ej ingå å statens järnvägars linjer utan skriftligt eller telegrafiskt medgivande av maskinsektionsföreståndaren, som, om behövt, skall föranstalta om materielens besiktning. Avskrift av sådant medgivande ävensom, beträffande lok, intyg angående lokets tyngd och största axeltryck samt uppgift om den högsta hastighet, som vid transporten får användas, skall åtfölja transporthandlingarna (jfr § 41, mom. 7).

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

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

§ 39.

Mom. 1. Bromsarna i tåg kunna utgöras av

Genomgående bromsar och Skrubrbromsar.

De genomgående bromsarna indelas, beroende på ansättnings- och lossningstiden, i

a) *Snälltågsbroms (S-broms)*, som dock tills vidare ej får användas inom Sverige, omfattande

Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm²), bestående av bromsar med i läget »SNT» resp. »S» inställda omställningshandtag på fordonssidorna (Hildebrand-Knorr-S, HKS; Kunze-Knorr-S, KKS);

Olika slags bromsar. Tågens indelning ur bromssynpunkt. Tågs storlek vid olika hastigheter.

ny
ide
l.

b) *Persontågsbroms (P-broms)*, omfattande

Vakuumbroms och

Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm²), den senare bestående av

- 1) bromsar med i läget »Perst» resp. »P» inställda omställningshandtag på fordonsidorna (Hildebrand-Knorr-S, **HK**S; Hildebrand-Knorr-P, **HK**P; Kunze-Knorr-S, **KS**; Kunze-Knorr-P, **KP**) eller under fordonet — s. k. mellanventil å enkammarbroms (Knorr, Westinghouse, New York);
- 2) enkammarbroms (se b 1) utan mellanventil och utan annan strypanordning;

c) *Godstågsbroms (G-broms)*, omfattande

Tryckluftbroms (ledningstryck 5 kg/cm²), bestående av

- 1) den allmänna godstågsbromsen Kunze-Knorr-G, **KG**;
- 2) bromsar med i läget »Godst» resp. »G» inställda omställningshandtag av under b 1) nämnda slag;
- 3) enkammarbroms (se b 1) utan mellanventil men med annan (oreglerbar) strypanordning enligt angivning å fordonets långbalkar;

d) *Malmtågsbroms (M-broms)*, omfattande

Tryckluftbroms å malmbanans vagnar (litt. M och Q 1)

ledningstryck minst 4 kg/cm² (i huvudledning),
ledningstryck 1,6 kg/cm² (i huvudledning).

Mom. 2. På sätt, som i mom. 3 närmare anges, kunna i ett och samma tåg samtidigt användas samtliga ovan angivna bromsar, dock med följande undantag:

- 1) Malmbanans vagnar, som äro tomma eller lastade med mindre än 15 ton, få ej hava sin genomgående broms verksam, när de framgå i tåg, som bromsas med ledningstryck högre än 1,6 kg/cm².

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

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

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

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

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

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

Bromskraften i tåg beräknas enligt § 40.

Anm. 1. Å vagn med omställningsanordning för »Persontåg» — »Godståg» eller med mellanventil skall läget »Perst» resp. »P» användas i tåg av bromsgrupperna I eller III och läget »Godst» resp. »G» i tåg av bromsgrupperna II eller IV.

Anm. 2. Omställningsanordning för »Last» och »Tom» skall intaga läget »Last», då vagnens bruttovikt uppgår till eller överstiger den å bromsviktskylten angivna omställningsvikten, och läget »Tom», då bruttovikten understiger detta värde. Å vagnar, som sakna bromsviktskylt, skall omställningsanordningen intaga läget »Last», då vagnen har större last än 5 ton och läget »Tom», då vagnen är tom eller lastad med högst 5 ton. Å ~~härforvagnar~~ skall dock dylik omställningsanordning alltid stå i läget »Tom».

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

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

X) Styrkugelvagnar

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

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

Anm. 2. I tåg av bromsgrupp III, som bestå av tomma malmvagnar, må vid en hastighet av högst 60 km/tim. medföras högst 210 axlar, av vilka de sex sista må utgöras av axlar under andra vagnar än malmvagnar.

§ 40.

*Erforderlig
bromskraft
i tåg.*

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

I fråga om tåg av bromsgrupp I skola samtliga i tåget befintliga P-bromsar inkopplas. I övriga tåg få alla tillgängliga bromsar inkopplas, under förutsättning att antalet bromston ej överstiger halva vagnvikten.

Anm. 1. Det skall tillses, att bromskraften blir så jämnt fördelad som möjligt.

Mom. 2. För tåg, som framföres i stigning, får bromskraften ej understiga, vad som i vederbörlig

*) Skall tillsvidare ej tillämpas.

Bromstabell A
för tåg av bromsgrupp I.

I lutnings- förhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av																	
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90		
	B r o m s t a l																	
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16	20	24	30	35	42		
1: »	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18	22	26	31	37	44		
2: »	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19	23	27	33	38	46		
3: »	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20	25	29	34	41	48		
4: »	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22	26	30	36	43	50		
5: »	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23	27	31	38	44	52		
6: »	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25	29	33	39	46	54		
7: »	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26	30	34	41	47	55		
8: »	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27	32	36	42	50	57		
10: »	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30	34	39	46	53	61		
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33	38	42	49	58	70		
12,5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34	38	43	50	60	73		
14: »	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35	41	48	56				
16: »	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43	50	58	66				
17: »	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	47	55	64	74				
18: »	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42								
20: »	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50								
25: »	15	17	19	22	25	28												

Bromstabell B
för tåg av bromsgrupp II, III och IV.

I lutningsförhållande	Vid en hastighet i km. pr tim. av												
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65*	70*	
	B r o m s t a l												
0: 1000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	20	28	
1: »	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	22	30	
2: »	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	23	31	
3: »	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	25	33	
4: »	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	27	35	
5: »	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	29	37	
6: »	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	30	39	
7: »	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	32	41	
8: »	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	33	42	
10: »	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	36	45	
12: »	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	39	48	
12,5: »	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	40	49	
14: »	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	42		
16: »	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	45		
17: »	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	49		
18: »	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42			
20: »	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50			
25: »	15	17	19	22	25	28							

*) Skall tillvidare ej tillämpas.

bromstabell är föreskrivet för tåg med en hastighet av 15 km/tim. i motsvarande lutning, dock att bromskraften ej får understiga, vad som i bromstabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana (0:1000).

Mom. 3. Vid beräkning av vagnvikten i tåg och för detsamma erforderlig bromskraft medräknas ej tåget framförande lok.

Vagnvikten beräknas på sätt stadgas i tidtabellsboken.

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

Anm. 1. Bromskraften hos vagnar av annan typ än malmvagnar skall, när de genomgångsbromsas i malm-tåg med 4 kg ledningstryck, beräknas till 80 % av det i mom. 4 angivna värdet. Dyliga vagnar, som framföras i tomma malmvagnståg med 1,6 kg ledningstryck, få sålunda ej räknas som bromsvagnar, även om deras bromsapparater äro inkopplade.

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

Mom. 4. Bromskraften skall hos fordon, som tryckluftbromsas och äro försedda med bromsviktsskyltar, värderas enligt bromsviktstalen å dessa skyltar och hos fordon, som bromsas på annat sätt eller sakna bromsviktsskyltar, enligt nedanstående:

4-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar:

Vagnvikt 45 ton och däröver:

Med P-broms	40 ton per vagn,
» G- »	25 » » » ,
» skruvbroms	5 » » bromsad axel;

Vagnvikt under 45 ton:

Med P-broms	30 ton per vagn,
» G- »	20 » » » ,
» skruvbroms	5 » » bromsad axel;

2-axliga person-, post-, fång- och resgodsvagnar:

Med P-broms	15 ton per vagn,
» G- »	10 » » » ,
» skruvbroms	5 » » bromsad axel;

Godsvagnar med mer än 4 axlar:

Med G-broms i läget »Last»	7,5 ton per bromsad axel
» » » » »Tom»	5 » » » »
» övrig G-broms	..... 5 » » » »
» skruvbroms	..... 5 » » » »

4-axliga godsvagnar:

Med G-broms i läget "Last"	30 ton per vagn,
» » » » "Tom"	20 » » » ,
» » utan anordning för lastutbromsning	20 » » » ,
» skruvbroms	..... 5 » » bromsad axel;

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

Med P- eller G-broms i läget "Last"	15 ton per vagn,
» » » » » "Tom"	10 » » » ,
» » » » utan anordning för lastutbromsning	10 » » » ,
» skruvbroms, last över 5 ton,	7,5 » » bromsad axel,
» » , tom el. last högst 5 ton,	5 » » bromsad axel;

Malmbanans vagnar (litt. M och Q 1):

Ledningstryck minst 4 kg/cm ²	..... 15 ton per vagn,
» 1,6 »	6 » » » .

Overksamt lok:

Elektrolok	..... 10 ton per bromsad axel,
Ånglok	..... 5 » » » » .

Mom. 5. Snöplogståg, tåg med en vagnvikt av högst 60 ton och med en hastighet av högst 60

km/tim., ävensom tåg med en vagnvikt av högst 30 ton och med en hastighet av högst 80 km/tim. få framföras utan annan bromskraft än lokets; om användbara genomgångsbromsar finnas i tåget, skola de dock vara verksamma, vare sig de äro P- eller G-bromsar.

Mom. 6. Efter den sista bromsade vagnen i tåg från lok räknat*), vare sig vagnen är genomgångsbromsad eller skruvbromsad, få obromsade fordon medföras med en sammanlagd vikt sålunda:

vid en hastighet av:

t. o. m. 60 km/tim.	högst 90 ton
fr. o. m. 61 t. o. m. 70 km/tim.	» 60 »
fr. o. m. 71 t. o. m. 90 km/tim.	» 60 »

i sistnämnda fall dock högst 4 axlar.

Mom. 7. I tåg med större hastighet än 60 km/tim. får efter den sista med verksam genomgående broms försedda vagnen medföras en vagnvikt av högst 90 ton. Härvid måste dock i vissa fall skruvbroms bemannas i denna tågdel, så att bestämmelserna i mom. 6 uppfyllas.

Mom. 8. Den genomgångsbromsade tågdelan anses räcka t. o. m. den sista, med verksam genomgående broms försedda vagnen. Vagnar, försedda med ledning för genomgående broms och som äro tillkopplade omedelbart efter den sista genomgångsbromsade vagnen i tåg, skola anslutas till bromsledningen, men få ej anses tillhöra den genomgångsbromsade tågdelan.

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

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

*) Gäller alltså även när lok skjuter tåget.

Ett tåg anses vara enbart genomgångsbromsat, om den använda bromskraften uteslutande erhålles från genomgående broms.

Mom. 9. Genomgående broms skall kunna sättas i verksamhet från förarens plats. Begagnas två lok för tåg med genomgående broms, bör denna skötas från det främsta loket. Nödbromsanordning skall i tåg av bromsgrupperna I—III vara omedelbart åtkomlig för tågbefälhavaren eller annan i vagnarna tjänstgörande tågpersonal.

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

Anm. 2. Å malmbanan må vid behov tåg, i vilket högst 16 malmvagnar äro anslutna till bromsledningen, framföras utan att nödbromsanordning är åtkomlig för tågpersonalen.

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

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

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

Mom. 11. Anser föraren, att till följd av ogynn- sam väderlek eller annat förhållande större broms- kraft är behövlig för tåget, än vad här ovan är be- stämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraf- tens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, äger fö- raren framföra tåget med den minskade hastighet, som han anser säkerheten påkalla.

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

Mom. 12. Bliva å tåg, som bromsas med genom- gående bromsar, dessa under vägen helt och hållet eller delvis obrukbara, skola i erforderliga fall

skruvbromsar bemannas och tågets hastighet ned-sättas samt vagnar fränkopplas i den mån, som betingas av den tillgängliga bromskraften. Tågledaren skall därjämte underrättas.

Skulle till följd av annan opåräknad anledning bromskraften i ett tåg bliva otillräcklig, skall underrättelse härom lämnas till tågledaren, som här att vidtaga erforderliga åtgärder.

Vid hastighetsnedsättning på grund av otillräcklig bromskraft skall tågexpeditör härom underrätta tågbefälhavare och lokpersonal å form. S 10. Tåget skall därefter framföras å de olika delarna av resp. stationssträckor med den hastighet, som med ledning av bromstalet framgår av vederbörlig bromstabell (jfr mom. 1).

Anm. 1. Trafikinspektör äger bemyndiga tågklarerare att utfärda order om hastighetsnedsättning på grund av otillräcklig bromskraft.

§ 41.

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

*Antalet lok
i tåg och
deras plats.*

För tågs dragande få högst två lok användas.

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

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

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

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

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

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

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

Vid skjutning få högst två lok användas.

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

Anm. 1. Utan hinder av förestående må tillfällig backning av tåg med stångkopplade vagnar förekomma, men skall försiktighet därvid iakttagas.

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

a) vid tågs igångsättande på station,

b) vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar,

c) i nödfall.

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

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

Lokets beskaffenhet	Loket placeras, om tåget framföres av	
	ett dragande lok	två dragande lok
Utan bristfällighet av betydelse för framförande i tåg.	Var som helst, men lämpligast närmast tågloket.	Var som helst under villkor, att det skiljes från det sista dragande loket av minst 14 axlar.
Med bristfällighet av betydelse för framförande i tåg eller tenderlok utan tender.	Sist i tåg och bromsas, ifall användbar broms finnes.	Sist i tåg under villkor, att det skiljes från sista dragande lok av minst 14 axlar. Bromsas om användbar broms finnes.

Anm. 1. Högst två overksamma lok få medföras i samma tåg, varvid endast ett dragande lok får finnas,

och skall det ena av de överksamma loken kopplas närmast intill detta samt det andra skiljas från framförgående lok av minst 14 axlar.

Tender med fullständig stöt- och draginrättning enbart i ena änden framföres i tåg endast efter begäran av maskinbefälet.

Mom. 6. Medföres överksamt lok eller medföres tender, vilken ej är placerad närmast intill verksam lok, får tåget ej framföras med högre hastighet än 60 km/tim. När lok enligt mom. 5 framföres skilt från det dragande loket, får tågets hastighet ej överstiga 50 km/tim. Framföres överksamt lok sist i tåg utan att bromsas, får hastigheten ej överstiga 40 km/tim.

Anm. 1. Utan hinder härav får överksamt, ej nedkopplat elektrolok framföras närmast tåglok utan att hastigheten därför begränsas, men skall föraren i sådant fall ansvara för att det överksamma loket hålles stängt och att dess strömvtagare äro nedfällda. E

Anm. 2. Revisionsvagn får tillkopplas sist i tåg med en hastighet ej överstigande den för revisionsvagnen fastställda maximihastigheten.

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

Mom. 8. Förestående bestämmelser angående arbetande loks plats och antal gälla ej för snöplogståg och hjälptåg.

§ 42.

I tåg, upplåtet för resande och som drages av lok, skall i den utsträckning, som av nedanstående tabell framgår, närmast det dragande loket vagn eller del därav (skyddsrum) vara avstängd för resande.

Skyddsrum för resande i förhållande till lok.

Tåg med en hastighet av	Intet skyddsrum vid en vagnvikt av ton	Skyddsrummet skall utgöra	
		halv 2- eller 8-axlig vagn eller $\frac{1}{4}$ boggivagn vid en vagnvikt av ton	hel 2- eller 8-axlig vagn eller $\frac{1}{2}$ boggivagn vid en vagnvikt av ton
a) över 80 km/tim. ...	t. o. m. 150	151—400	över 400
b) över 70, men högst 80 km/tim.....	t. o. m. 200	201—500	över 500
c) över 60, men högst 70 km/tim.....	t. o. m. 250	251—600	över 600
d) över 50, men högst 60 km/tim.....	t. o. m. 400	401—900	över 900
e) över 40, men högst 50 km/tim.....	t. o. m. 550	över 550	—

Anm. 1. Militär i militärtåg räknas i detta hänseende ej såsom resande.

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

Anm. 3. Överksamt lok, som framföres närmast intill det dragande loket, medräknas ej i vagnvikten i detta hänseende.

Anm. 4. I snäll- och persontåg, vari närmast loket framföres stålvagn, erfordras ej skyddsrum, när styrelsen genom fastställd normalplan, annan plan för tågs sammansättning eller särskilt beslut så bestämt.

§ 43.

Tågsammansättning i övrigt.

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

Anm. 1. Ang. sammankoppling vid tågsammansättning, se särtryck nr 33, »Instruktion för växlingstjänsten», § 15.

Anm. 2. Fordon med skadad draginrättning må framföras provisoriskt kopplat sist i tåg med en hastighet av högst 40 km/tim., om sakkunnig person godkänt kopplingen.

Mom. 2. Fordon, avsedda att hopkopplas medelst skruvkoppel, få ej sättas intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående bufferthuvudens mittpunkter överstiger 125 mm samt beträffande fordon med övergångsbryggor 85 mm.

Mom. 3. Fordon får ej utan styrelsens medgivande framföras å viss bansträcka, om dess axeltryck överstiger det högsta för bansträckan tillåtna.

Mom. 4. Vagn, vars last överskrider gällande lastprofil, får ej insättas i tåg utan tillstånd av vederbörande banbefäl. Dyligt tillstånd inhämtas på sätt särskilt är stadgat (se särtryck nr 141 a »Godstransportföreskrifter»).

Mom. 5. Vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller å lastat gods, skall fördes med erforderliga skyddsvagnar (se särtryck nr 141 a »Godstransportföreskrifter»).

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

a) *ballastjusteringsvagn* (litt. Q 20): *arbetande*: endast under bandisposition eller i särskilt anordnat tåg;

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

b) *broprovningvagn* (litt. Q 9) *med vatten i cisternerna*: endast i särskilt anordnat tåg, varvid gälla av vederbörande baningenjör genom tågledaren för varje fall utfärdade bestämmelser;

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

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

d) *justeringsvagn* (litt. Q 3): endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim.;

e) *kranvagn* (litt. Q 2) *med ett avstånd mellan yttersta axlarna av minst 3,3 m.*: i tåg med en hastighet av högst 60 km/tim.;

understiger axelavståndet 3,3 m.: i tåg med en hastighet av högst 40 km/tim.;

f) *snöplog på egna hjul*: *arbetande*: endast om

den går i särskilt snöplogståg och, där fråga är om vingplog, plogen är bemannad;

dock må vingplog, monterad å vagn försedd med vanliga vagnshjul, axelfjädrar och fjäderbuffertar på banmästarens framställning efter tågledarens medgivande framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 40 km/tim.; likväl ej omedelbart efter vagn, upplåten för resande. Banmästaren eller av denne beordrad person skall även i dylika fall medfölja plogen för dess manövrering;

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

Anm. 2. Ang. snöplogstågs hastighet, se även § 69, mom. 4 f).

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

dock må vingplog, monterad å vagn försedd med vanliga vagnshjul, axelfjädrar och fjäderbuffertar framföras i tåg med en hastighet av 50 km/tim.;

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

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

Anm. 3. Arbetande spårrensare av M.V. J. modell får framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 50 km/tim.; dock ej omedelbart intill vagn upplåten för resande. Spårrensaren skall vara bemannad.

ej arbetande: i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim.; kopplas sist eller omedelbart före vag-

nar, som skola avkopplas å linjen; bemannad, då vagnar följa efter, men eljest antingen bemannad eller ock med spårrensaren eller isskrapan fastlåst i ej arbetande ställning;

Ann. 4. Ej arbetande spårrensare eller isskrapa må efter baningenjörens hos tågledaren framställda begäran framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 70 km/tim., under förutsättning dels att vagnens axelavstånd är minst 4,3 m., dels att vagnen är bemannad, dels slutligen att vagnen genom sakkunnig person undersökts och befunnits få framgå med nämnda hastighet.

i) *bangårdsvagn*, vilken ej enligt transportplan eller annat beslut får regelbundet framföras i persontåg, *tjänstevagn och byggnadscentralförrådet tillhörig vagn*: endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim.; dock skall sådan vagn i regel befordras i lokalgodståg eller särskilt anordnat tåg och får endast undantagsvis, efter besiktning av fjäderupphängning med fjädrar, draginrättning och lageranordningar (särskilt smörjningsstillståndet), framföras i fjärrgodståg.

Ann. 5. Utan särskilda villkor får i fjärrgodståg framföras tjänstevagn, som enligt styrelsens beslut är försedd med anslaget »Får framföras i fjärrgodståg».

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

Ann. 6. Ang. backning eller påskjutning av tåg med stångkopplade vagnar, se § 41, mom. 3 och 4.

k) *två- eller treaxlig vagn med ett avstånd mellan yttersta axlarna understigande 5 m.*: får ej kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim.;

Ann. 7. Å S. J. tillhöriga dylika vagnar (med undantag av malmbanans vagnar litt. M) är anbragt ett cirkelrunt, vitfärgat fält vid adressramens ena sida samt å buffertbalken.

l) <i>vagn med eldfarlig olja:</i>	} bestämmelserna härom återfinnas i trafikstadgan och militärt järnvägsreglemente;
m) <i>vagn med explosiv vara av 1:a klass:</i>	

n) *vagn lastad med tyngre gods av större längd* (såsom räler, bjälkar o. d.): ej omedelbart invid vagn upplåten för resande; i tåg, vars hastighet överstiger 60 km/tim., endast efter särskilt tillstånd av tågledaren;

o) *öppen vagn med lättantändligt gods* (se trafikstadgan): i slutet av tåg, som framföres av ånglok, om så kan ske utan nämnvärd tågförsening eller annan olägenhet; i tåg, vars hastighet överstiger 60 km/tim., endast efter särskilt tillstånd av tågledaren.

p) *Statens järnvägars vagnar med transportabla omformare* (litt. Q 24 och Q 25): endast med en hastighet av högst 30 km/tim. och i särskilt anordnat tåg eller under banddisposition samt med behövt antal bemanade skruvbromsar tillkopplade för uppfyllande av bestämmelserna i § 40; igångsättning och avsaktning skall ske med försiktighet;

q) *överksam lokomotor*: sist i godståg, vars hastighet ej överstiger 40 km/tim.; vårdare skall medfölja och ansvara för smörjningen och att växelspaken ligger i 0-läget.

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

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

A n m. 1. Ang. sammansättning av hjälptåg, se särtryck nr 166 »Bestämmelser angående hjälpberedskap», § 8.

D
be.

Kap. V. Tågs expedierande och framförande.

§ 44.

Driftplats bevakande. Stationer och blockposter skola vara bevakade, då tåg skall ankomma eller avgå, då tåganmälan kan ifrågakomma eller då linjeblockeringsåtgärder skola vidtagas. Tåganmälningsstationer och blockposter skola jämväl vara bevakade, så länge tåg befinner sig å intilliggande tåganmälningssträcka (jfr dock § 59, mom. 1, anm. 3).

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

A n m. 1. Från dessa bestämmelser kan undantag meddelas på sätt finnes stadgat i §§ 86—96.

D
s.

§ 45.

Daglig inspektion. *Mom. 1.* Stationsföreståndare skall dagligen inspektera bangården och därvid särskilt uppmärksamma, om växlar, signalinrättningar och andra säkerhetsanläggningar befinna sig i fullt användbart skick. Är dylik anläggning i olag, skola åt-

gärder omedelbart vidtagas för felets avhjälpande ävensom åtgärder för tryggande av säkerheten, in- till dess felet avhjälpes.

Anm. 1. Enligt trafikinspektörens medgivande kan denna inspektion i skälig omfattning uppdragas åt annan tjänstehavare än stationsföreståndaren, vilket då skall anges i plan för säkerhetstjänsten.

Mom. 2. Varje afton och dessutom vid stark blåst även å annan tid av dygnet skall stationsföreståndare eller efter dennes uppdrag tågexpeditör tillse, att behöriga försiktighetsmått äro vidtagna till förhindrande av att fordon komma i drift. Vid dylika tillfällen skola — oavsett förekomsten av spårspärr — vagnarna vara säkert förstängda på sätt i § 32, mom. 5 stadgats och bromsade.

Mom. 3. Å annan driftplats än station skall platsvakten utföra motsvarande inspektion.

Anm. 1. Ang. inspektion å ständigt obebakad driftplats, se § 93, mom. 5.

§ 46.

Mom. 1. Tågexpeditör skall i största möjliga utsträckning personligen utföra de i gällande säkerhetsföreskrifter angivna göromålen med tågs expedierande. Bland annat skall han sålunda själv manövrera inrättning för frigivande såväl av in- eller utfartssignaler som av tågvägsförregling samt personligen handha nycklar till tågvägs-lås eller tågvägsspärr och själv manövrera ställverket.

Platsvakt skall, i den mån andra nödvändiga göromål det medge, passa ban- och sektionstelefon.

Anm. 1. Nyckel till tågvägs-lås eller tågvägsspärr får ej lämnas kvarsittande i låset resp. spärren.

Anm. 2. Å varje driftplats, som tilldelats kontroll-låsnycklar, skall uppgift ang. nycklarnas antal och förvaringsställe finnas anslagen (se form. 361 C).

Mom. 2. Vid varje station skall antingen i plan för säkerhetstjänsten eller också i gällande turlista finnas noggrant angivet, huru de göromål, som tillkomma tågexpeditör, tågvägsklargörare, tågvägsin-

Säkerhets-
tjänstens
handhavan-
de i all-
mänhet.

spektör och signalvakt, skola fördelas på olika tjänstgöringsturer och tjänstehavare.

Hinder möter ej, att samma person utför flera slag av nu nämnda göromål, dock skall tågvägs klaggörande och inspekterande utföras av olika personer, så framt ej klaggörandet sker från av tågexpeditören själv manövrerat ställverk eller trafikinspektören annorlunda medgivit.

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

Anm. 1. Å mindre stationer kan dylik order lämpligen delges genom att låta personalen teckna sina signaturer vid vederbörligt ställe i överlämningsboken (se mom. 4).

Å större stationer bör, när order ej delges per telefon, kvitto tagas av växlingsledare, ställverksvakter m. fl.

Mom. 4. Å varje station och blockpost skall föras en överlämningsbok, i vilken enligt utfärdade anvisningar antecknas ett kort sammandrag av order rörande särskilda tåganordningar eller andra order eller underrättelser, som röra tågexpeditörs verksamhet. Både den avlöste och den avlösande tågexpeditören skola vid varje vaktombyte i överlämningsboken anteckna sina signaturer. Komma vakterna i omedelbar följd, skall överlämningen dessutom ske muntligt.

Å station, där föreståndaren i regel personligen handhar expedieringen av alla tåg under dygnet, behöver anteckning i överlämningsboken ske endast, då överlämning av tjänsten äger rum, med undantag dock av order, som gälla längre tidrymd än sju dagar, vilka order alltid skola införas å därför avsett upplägg.

Överlämningsbok skall jämväl föras i ställverk, om trafikinspektören så anser erforderligt.

Mom. 5. Under den tid, då tåg är på ut- eller ingående å driftplats, skall tågexpeditören hava sin uppmärksamhet riktad på tåget och för detta

ändamål vistas å plattform eller i dess närhet, såvitt ej annat tjänsteärende oundgängligen fordrar hans närvaro på annat håll.

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

Efter trafikinspektörens medgivande må tågexpeditören i övrigt uppehålla sig i ställverk eller vid huvudsignal för ställverkets resp. huvudsignalens manövrering, under förutsättning att av honom från nämnda plats given signal till tåget kan iakttagas av tågpersonalen och att olägenhet eller hinder därför ej möter. Tågpersonal skall av trafikinspektören underrättas om dylikt medgivande.

§ 47.

Stationsur skall regleras efter föreskriven, allmän tidssignal (jfr särtryck nr 127 »Telefonordning», art. 23).

Stationsur.

§ 48.

Personplattform skall i mörker hållas belyst, då den är upplåten till allmänhetens begagnande. Undantag härifrån kan dock av trafikinspektören medges beträffande obevakade driftplatser samt hållplatser, där personal ej finnes.

Belysning å personplattform.

§ 49.

Mom. 1. För meddelande till tågbefälhavare (tillsyningsman) och lokpersonal av skriftliga order skola användas särskilt inrättade formulär, såvitt annorlunda ej är av trafikinspektör medgivet eller i undantagsfall erforderligt.

Order och underrättelser till tåg och vid vagnuttagning.

Dessa order, vilka skola vara fullt tydligt utskrivna, undertecknas av tågexpeditören, och föreskrivna kvitton tecknas å ett exemplar, som förvaras å stationen. En kopia eller utskrift behålles av den, som kvitterar ordern, med undantag för förare och biträde, vilka gemensamt behålla en kopia eller utskrift.

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

Mom. 2. Biträde, som kvitterat order till tåg eller vid vagnuttagnings, åligger jämväl att utöva kontroll över efterlevnaden av densamma.

Mom. 3. Då order till tåg meddelas å en föregående station, skall detta alltid ske skriftligen och mot kvitto. Sådan ordergivning bör om möjligt ske å ordergivningsstation. Gäller ordern driftplats, skall underrättelse dit lämnas, att delgivning skett. Gäller ordern ställe å linjen, som ej är driftplats, och har tåget delgivits densamma å en föregående station, skall underrättelse om delgivningen lämnas den station, varifrån tåget skall utgå å ifrågavarande linje. Har i något av dessa båda fall sådan underrättelse ej ingått och kan genom förfrågan hos ovannämnda stationer visshet ej vinnas, huruvida delgivning skett, skall tågexpeditören vid driftplatsen i fråga delge tåget ordern. När underrättelse lämnas om verkställd delgivning, skall det väsentliga av innehållet i ordern anges.

Skall driftplats, som sålunda har att kontrollera ordergivning till tåg, vara obebakad, skall tågexpeditören före bevakningens upphörande anmoda närmast bevakade station att utöva denna kontroll samt härom underrätta ordergivningsstationen.

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

Mom. 4. Vad i mom. 1—3 sagts om order skall även gälla i fråga om underrättelse.

§ 50.

Bestämmande av tågspår.

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

Genomfartståg skall i regel intagas på huvudtågväg.

I övrigt bör så ordnas, att vid möte eller förbigång mellan personförande tåg det enligt resp. tjänstetidtabeller först ankommande tåget samt vid möte eller förbigång mellan ett personförande och ett ej personförande tåg det personförande tåget intages å ett spår, som är beläget närmare stationshuset än det spår, å vilket det andra tåget intages. Denna föreskrift behöver dock ej tillämpas å stationer, där allmänhetens tillträde till plattformar förmedlas genom tunnel eller bro.

Mom. 2. Har bestämmelse ej meddelats angående tågspår, skall tågexpeditören bestämma detta.

Tågexpeditör äger att undantagsvis, då omständigheterna så påkalla, frångå meddelad föreskrift om tågspår och bestämma annat dylikt.

Mom. 3. När ändring av tågspår för visst tåg vidtages, skall tågexpeditören ombestyras att lokpersonalen såvitt möjligt erhåller order härom å en föregående station (se form. S 11). Dylik åtgärd behöver ej vidtagas, om tågledarens order om spårändringen delgivits ordergivningsstationen, som i så fall skall ombestyras ordergivningen, och ej heller därest spårändring för i tidtabellsboken intaget tåg föranledes av att detta skall förbigås av extratåg och spårändringen intagits i tjänstetidtabellen. I sistnämnda fall skall order av ordergivningsstation lämnas om extratågets gång å form. S 11 (jfr form. S 3).

Har underrättelse om spårändring ej kunnat lämnas å en föregående station, skall infartssignalen bibehållas till stopp, tills föraren först givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». När körsignal därefter gives, skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och föreskriven hastighetsnedsättning (jfr § 69, mom. 8). Kan på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet körsignal ej visas, förfäres på sätt i § 52, mom. 2, anm. 1 stadgas.

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

Anm. 2. När i tågs tjänstetidtabell angivits, att spårändring skall äga rum å station, då extratåg anordnas, som där har möte med det förstnämnda tåget, bortfaller spårändringen, om mötet förlägges till annan station samt tågbefälhavare och lokpersonal i förväg erhållit order om mötesändringen.

Anm. 3. Trafikinspektör äger föreskriva, att jämväl tågbefälhavare å personförande tåg skola erhålla order å en föregående station om spårändring jämlikt mom. 3.

§ 51.

Huvud-
signals-
manövre-
ring.

Mom. 1. Huvudsignal skall normalt visa stoppsignal.

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

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

Körsignal för utfart får visas högst 15 min. innan tåg, som ej skall kvarhållas av i § 74 nämnd anledning, får avgå, därest utfartstågvägen och framförliggande tåganmälningsträcka från och med nämnda tidpunkt är klar.

Åt genomfartståg, som ej skall kvarhållas å stationen, skall körsignal för utfart visas omedelbart, innan körsignal visas från infartssignalen (jfr dock § 67, mom. 5, anm. 2).

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

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

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

Mom. 4. Körsignal får ej av tågexpeditör givas eller uppdrag härom åt signalvakt meddelas, förrän tågvägsinspektion verkstälts jämlikt § 55 och tågvägen befunnits klar och betryggad (jfr dock § 73),

bestämmelserna i mom. 2 här ovan äro iakttagna,

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

allt i övrigt är klart för tågets framsläppande.

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

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

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

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

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

Mom. 6. Måste körsignal visas med huvudsignal för prövning, huruvida förreglings- och signalled-

ningarna befinna sig i brukbart skick, vilken prövning bör vara avslutad minst 10 min. före tågs väntade ankomst, skall tågexpeditörens medgivande inhämtas, vilket medgivande ej får lämnas, förrän tågvägen befunnits klar och betryggad. När signalen därefter återställes till stopp, gäller vad som härom stadgas i mom. 7.

Mom. 7. Återtagande av given körsignal skall äga rum, dels då så erfordras för undvikande av fara, dels då enligt tågexpeditörens beprövande detta på grund av tågföljdsändring eller annan orsak befinnes nödvändigt.

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

§ 52. *Se även H. 4.*

Åtgärder då kör- eller stoppsignal på grund av huvudsignalens beskaffenhet ej kan visas. Bristfällighet å för-signal.

Mom. 1. Om på grund av *infartssignals* beskaffenhet riktig, tydlig och fullständig kör- eller stoppsignal ej kan visas, skall signalen sättas ur bruk och i stället stoppsignal med hjälpsignalmedel genast anordnas, dock ej beträffande huvudsignal vid automatisk blockpost och ej heller i de fall, som omnämnas i mom. 2, anm. 2 och mom. 5 här nedan.

Lokpersonalen å berört tåg skall om möjligt å en föregående station underrättas om förhållandet (se form. S 10).

Kan stoppsignal ej visas och har ovan nämnd underrättelse ej kunnat lämnas, skola, om hinder för tågets intagande eller genomfart föreligger, därjämte två knalldosor skyndsamt utläggas vid den till infartssignalen hörande försignalen eller, om sådan ej finnes, på omkring 800 m. avstånd framför infartssignalen och, när tåg väntas, vid infartssignalen en signalgivare placeras, som vid behov kan visa stoppsignal mot tåget.

Mom. 2. När tåg får intagas, skall körsignal visas med hjälpsignalmedlet. Har lokpersonalen ej underrättats å en föregående station, skall där-

jämte vederbörlig signal till växlingsrörelse visas av signalgivare, placerad invid infartssignalen (jfr dock § 46, mom. 5).

Anm. 1. Om å station med växelförregling tåg skall intagas å spår, till vilket körsignal med infartssignalen på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet ej kan visas, kan växlingssignalen tillika innebära en underrättelse, att tåget skall intagas å annat spår än det föreskrivna.

Anm. 2. Efter medgivande av styrelsen i varje särskilt fall kan tåg få ingå på station med infartssignalen i stoppställning utan att å denna anbragts hjälpsignalmedel och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse, om föraren genom en vid infartssignalen anbragt telefon dessförinnan inhämtat medgivande av tågexpeditören.

Mom. 3. Om infartssignal saknas, exempelvis då tåg går å högerspår eller då dylik signal är nedtagen för reparation, flyttning e. d., skall antingen signalering ske med dvärgsignal eller ock en signalgivare vara placerad vid stationens yttersta växel eller motsvarande punkt vid annan driftplats än station och till vänster om vederbörande spår, räknat från ankommande tåg. Denne skall visa stoppsignal mot tåget medelst flagga resp. handsignallykta (rött sken), tills tåget får framsläppas, då stoppsignalen utbytes mot vederbörlig växlingssignal. Lokpersonalen skall underättas, när signalen är nedtagen (se form. S 10).

Mom. 4. Om stoppsignal ej kan visas med *utfartssignal*, skall signalering med hjälpsignalmedel jämlikt mom. 1 och 2 genast anordnas. Underrättelse om förhållandet skall lämnas till lokpersonal å genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, om möjligt å en föregående station, eller, om så ej kunnat ske, utanför stationen samt till lokpersonal å tåg med fast uppehåll, å stationen i fråga.

Om *körsignal* ej kan visas med *utfartssignal*,⁴ erfordras ej signalering med hjälpsignalmedel; finnas dvärgsignaler för utfartstågvägen, skall signalering dock ske med dessa.⁵ Underrättelse om förhållandet skall lämnas lokpersonal å genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, om möjligt

⁴) (signalbild enligt fig. 11 e, 11 f, 11 b eller, om annan körsignalbild ej kan visas, 11 c)

å en föregående station samt, om så ej kunnat ske, ävensom beträffande tåg med fast uppehåll, å stationen i fråga. Sådan underrättelse till lokpersonalen erfordras däremot ej, då tåg skall utgå å högerspår (se form. S 10).

Anm. 1. Förreglar utfartssignal rörlig bro eller växel å linjen, skall, när körsignal med denna ej kan visas, tågexpeditör å station, som trafikinspektören bestämmer, ansvara för att bron resp. växeln intager rätt läge, innan tåg tillåtes framgå över platsen.

Mom. 5. När huvudsignal är ur bruk, skola lyktorna i densamma hållas tända i vanlig ordning, om så kan ske, dock endast så vitt stoppsignal därigenom visas. Består felet endast däri, att lyktorna i semafor ej kunna tändas, skall å station med växelförregling signal med vinge eller vingar i körställning likväl givas till vederbörande tåg och tågväg och hjälpsignalmedel anordnas; dock behöver hjälpsignalmedel ej anordnas vid dagning och i skymning, då signal med semaforvingarna kan av lokpersonalen iakttagas.

Mom. 6. Underrättelse till lokpersonal behöver ej lämnas enligt mom. 1 och 4, om förhållandet är angivet i tjänstetidtabellen.

Mom. 7. Iakttages att lykta i försignal slocknat eller att glaset är sönder eller att skivan ej följer huvudsignalens rörelser, skall vederbörande banvakt eller signalreparatör därom underrättas. Kan felet ej avhjälpas till den tid, då försignalen erfordras för signalering till tåg, skall förhållandet av banvakten eller signalreparatören anmälas till vederbörande station, som skall ombestyras att lokpersonal å väntat tåg underrättas om förhållandet (se form. S 10).

§ 53.

*Tändning
av signal-
lyktor.*

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

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

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

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

Mom. 4. Bomsignallyktor och vattenkranlyktor skola hållas tända:

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

för växlingsrörelse, då denna berör vägkorsning resp. spårsträcka invid vattenkran.

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

§ 54.

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

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

Mom. 2. Å lastplats skola växlar i huvudspår samt till huvudspårs skyddande anordnade växlar

*Växlar
lägen och
tågvägs
klargö-
rande.*

och spårspärrar vara låsta i normalläge, utom när de på grund av växling under tågs uppehåll eller under vagnuttagning behöva upplåsas och omläggas.

Mom. 3. När tåg skall befara viss tågväg, skola växlarna i god tid dessförinnan vara lagda för tågvägen samt till tågvägens skyddande befintliga skyddsväxlar och spårspärrar vara lagda i skyddande lägen. Finnes tågvägsbeskrivning (form. 358 Å) upprättad, skall denna tjäna till ledning vid klargörandet.

Vid tågvägs klargörande skall vidare tillses, att sådana motväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som ej bliva förreglade, låsas eller bevakas. Det samma gäller oförreglade medväxlar, då desamma skola befaras med större hastighet än 40 km/tim. (jfr § 69, mom. 3 c).

Anm. 1. Om låsning sker, skall stationsföreståndare ordna så, att flera nycklar ej finnas samtidigt utlämnade, än som för varje tillfälle är oundgängligen nödvändigt.

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

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

Övriga växlar resp. spårspärrar anses vara bevakade, när växelvakten befinner sig så nära, att han kan förhindra deras omläggande av obehörig.

§ 55.

*Tågvägs-
inspektion.*

Mom. 1. Kort före varje tågs ankomst och avgång skall tågvägsinspektion utföras, antingen genom att tågklareren själv inspekterar tågvägen

eller genom att han från annan person, som av trafikinspektören förordnats till tågvägsinspektör, mottager anmälan, att inspektionen utförts utan anmärkning. Särskild tågvägsinspektör må anlitas, endast då tågklararen ej kan själv utföra detta göromål och i regel endast efter en på förhand uppgjord plan.

Anm. 1. Person, som äger tjänstgöra såsom tågklarare, må användas som tågvägsinspektör utan att därtill särskilt hava förordnats av trafikinspektör.

Mom. 2. Inspektion av tågväg, för vilken tågvägsbeskrivning skall finnas upprättad, skall ske med ledning av beskrivningen.

Mom. 3. Vid tågvägsinspektion skall tillses:

a) att ifrågakommande tågvägs- och skyddsväxlar samt spårspärrar äro rätt lagda och i föreskriven utsträckning låsta eller bevakade, att anliggande tunga i motväxel sluter väl intill sin stödräl och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl samt att spårspärssignaler, vändskivor och skjutbord äro rätt ställda;

Anm. 1. S. k. »spikad» växel anses som låst, men skall alltid lokalt inspekteras.

b) att tågvägen är hinderfri, att växling ej pågår eller igångsättes i strid mot bestämmelserna i § 56, att järnvägsfordon eller småfordon från tillstötande spår eller vändskivor ej kunna komma in i tågvägen, att till tågvägen hörande säkerhetsspår är fritt från dylika fordon, att lyftkranar och vattenkranar äro rätt ställda och att lyktor i spårspärssignaler, vid vattenkranar o. d. ställen, vilka höra till resp. befinna sig invid tågvägen, äro tända i föreskriven utsträckning eller, om lykta vid vattenkran enligt trafikinspektörens beprövande ej behöver hållas tända, vattenkranen är låst och nyckeln förvarad på föreskrivet sätt;

c) att tydlig stoppsignal kan visas med ifrågakommande huvudsignaler;

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

Mom. 4. De delar av tågvägsinspektionen, som omnämns under mom. 3 a), må då så är möjligt, verkställas genom inspektion av ifrågakommande manövrerings- och låsanordningar i ställverk eller genom att tillse, att förekommande blockerings- eller frigivningsapparater för tågvägarna handhas på föreskrivet sätt, eller ock beträffande utfartstågväg genom att iakttaga körsignalbilden, χ

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

Mom. 6. Den del av tågvägsinspektionen, som består i kontroll å att tågväg är hinderfri, skall alltid utföras så, att visshet vinnes därom, att järnvägs- eller småfordon, upplag eller andra hinder ej finnas i eller i farlig närhet av tågvägen.

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

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

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

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

Inspektion av tågväg i hela dess längd enbart till utronande därav, att smärre stenar eller dylika föremål ej finnas i växlars, korsningars och mot-

x/ om ej denna är gemensam för två eller flera utfartstågvägar.

rälers flänsrännor m. fl. ställen, skall å station med växelförregling utföras två och, där tåg förekommer under tiden kl. 23—5, tre gånger om dygnet. Om dylik inspektion skall ske två gånger om dygnet, bör den första äga rum före ankomsten av det första tåget på morgonen och, om tre inspektioner skola företagas, bör en om möjligt ske omedelbart före ankomsten av något av tågen under tiden kl. 23—5. Anteckning om sålunda verkställd inspektion göres i överlämningsboken, där dylik föres, eljest i tågtidjournalen.

Förenämnd inspektion skall å station utan växelförregling ske i samband med tågvägsinspektionen och erfordras ingen särskild anteckning härom.

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

Mom. 7. Ställverkswakt må efter trafikinspektörens medgivande användas som tågvägsinspektör i avseende å kontrollen å samtliga under mom. 3 b) och c) samt mom. 6, andra stycket nämnda delar av tågvägsinspektionen. Kan anmälan om dylik tågvägsinspektion ej lämpligen lämnas till tågklareren, må denna anmälan bortfalla, om föreskrift givits, att sålunda utförd tågvägsinspektion utgör villkor för att ställverkswakten får visa körsignal eller lämna medgivande till annat ställverk att visa körsignal.

Mom. 8. Frigivning av tågväg genom medgivandes lämnande å tågvägsspärr, tågvägslås eller annan frigivningsapparat får ej verkställas, förrän tågvägsinspektion enligt mom. 3 b), c) och d) är utförd (jfr dock mom. 7).

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

Mom. 10. Då lyktor å infartssemafor skola hållas tända, må den del av tågvägsinspektionen, som föreskrives i mom. 3 c) utföras på det sätt, att tågvägsinspektören genom att iakttaga skenen bakåt

ser efter, att å lyktor med fast sken ljuset bakåt ej är till någon del avbländat och å lyktor med blinkande sken, blinkljus framträder i översta lyktan. Användes oljebelysning i lyktorna, må ifrågavarande del av tågvägsinspektionen ej verkställas på nyss nämnda sätt, såvida ej den person, som är ålagd att sköta tändningen och släckningen av lyktorna, anmält till vederbörande tågvägsinspektör, att signalglasen äro rena och i fullgott skick samt att lyktorna äro i god ordning och fullt upphissade.

Ifråga om signaler med elektrisk belysning må kontrollen av att lyktorna äro tända ske genom iakttagande av kontrolllamporna, då dylika finnas.

Anm. 1. Å stationer med Aga-ljus eller elektrisk belysning med ej seriekopplade lampor i flervingad semafor skall, då nattsignaler behöva användas, daglig tillsyn ägnas åt att alla lyktor kunna tändas samtidigt. Vid ackumulatorbyte och vid blåst skola särskilda prov beträffande semafor med Aga-ljus dessutom företagas.

Anteckning om verkställd kontroll göres i överlämningsboken, där dylik föres, eljest i tågtidjournalen.

Mom. 11. Å station, där särskilt växlingslok eller lokomotor finnes eller där tåglok utför växling vid annat tågs ankomst eller avgång, skall stationsföreståndaren till ledning för växlingspersonalen bestämma, när tågvägsinspektion tidigast får påbörjas. Uppgift härom skall intagas i plan för säkerhetstjänsten eller å mindre stationer i gällande turlista.

Mom. 12. Vad ovan sagts om tågklarare galler å station utan tåganmälningsskyldighet i tillämpliga delar för platsvakten. Det åligger dessutom tågklarare att, innan han överlämnar tjänsten till platsvakt, tillse, att tågväg är klar och betryggad.

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

§ 56.

Tågs skyddande mot växlingsrörelser.

Mom. 1. Växling utanför stationsgränsen å bansträcka, varå dubbelspårsdrift äger rum, må ej

utan tvingande nödvändighet företagas å spåret för ankommande tåg.

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

Mom. 2. Växling i tågvägen för visst tåg eller strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller ock å spår, som korsar eller mynnar ut i denna tågväg utan att den är skyddad mot rörelsen genom spårspärr eller skyddsväxel, skall i regel vara avslutad vid den tidpunkt, då tågvägsinspektion kan äga rum (jfr § 55, mom. 11) och får ej utan tågklarerarens för varje gång lämnade medgivande äga rum under de sista 5 min. före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas framgå å tågvägen.

Anm. 1. Vad ovan sagts om spårspärr och skyddsväxel såsom skydd mot växlingsrörelse gäller även spårspärrsignal, när växlingsrörelse utföres på sådant sätt att fordon ej befinna sig mellan lok (lokomotor) och denna signal.

Växling strax bortom infartstågvägens slutpunkt må enligt stationsföreståndarens beprövande äga rum jämväl under tågs med fast uppehåll ingående å stationen, om därigenom menlig tidsutdräkt kan undvikas, men skall härvid tågets lokpersonal i förekommande fall underrättas (jfr § 73, mom. 1). Växel till spår, som mynnar ut i infartstågvägens fortsättning, skall därvid hållas låst i avvisande läge, om så kan ske.

Vid ofta förekommande behov av växling vid visst eller vissa tåg må medgivande enligt detta mom. lämnas av stationsföreståndaren för viss tid, dock högst för en tidtabellsperiod, och skall dylikt medgivande intagas i plan för säkerhetstjänsten.

Mom. 3. Sedan tågvägsinspektion ägt rum,

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

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

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

Mom. 5. Uppställning av vagnar å tågspår skall i möjligaste mån undvikas. Vagnar, som under växling avställt å ett och samma spår, skola efter växlingens slut genom växlingsledarens försorg sammankopplas sinsemellan eller i större grupper, därest så ej redan skett. Därvid skall tillses, att vagnarna stå hinderfritt i förhållande till angränsande tågspår och, då så av stationsföreståndaren föreskrivits, även i förhållande till sidospår; anges i plan för säkerhetstjänsten. Vidare skola erforderligt antal bromsar vara åtskruvade. Om tillräckligt antal bromsar ej finnes eller om spåret ligger i lutning eller så av annan anledning befinnes erforderligt, skall sådan grupp av vagnar vara förstängd på sätt i § 32, mom. 5, sista stycket föreskrivits (jfr § 45, mom. 2).

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

Vid förekommande arbeten på bangård åligger det vederbörande arbetsledare att hos tågexpedi-

tören inhämta medgivande att ha fordon uppställda å tågspår, och skall därvid besked lämnas om tidpunkten, då fordonen senast skola vara bortflyttade.

Innan växlingsrörelse, som företages å station av annan växlingsledare än bland stationens egen personal, får utföras, skall tågexpeditörens tillstånd därtill inhämtas.

Mom. 6. Väntas tåg, under det växling pågår, skall växlingsledaren ombestyras, att, där så till skydd för tåget erfordras, fordon bromsas eller förstängas, börande detta så vitt möjligt ske, innan tågvägsinspektionen äger rum.

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

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

Spårs egenskap av säkerhetsspår skall anges i plan för säkerhetstjänsten.

§ 57.

Såvitt styrelsen ej för särskilt fall medgivit undantag, får under tågs infart å eller utfart från station annat tåg ej samtidigt befinna sig i rörelse å densamma, vare sig på in- eller utgående, med mindre tågvägarna äro antingen oberoende av eller genom förre glade växlar tryggade mot varandra.

Tågs samtidiga in- eller utfart vid station.

§ 58.

Sådana delar av spår å station, över vilka den resande allmänheten måste passera, skola avspärras eller bevakas, då så erfordras på grund av tåg- eller växlingsrörelser.

Avspärrning eller bevakning av spår, över vilken den resande allmänheten måste passera.

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

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

Anm. 2. Förestående bestämmelser avse ej vägkörning.

§ 59.

Tåganmälan.

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

A. *Utförlig tåganmälan:*

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

»Klart 0.»

Anmälan »klart 0» får ej ske tidigare än 15 min. före vederbörande tågs tidtabellsenliga avgångstid. För tåg, som jämlikt § 67, mom. 5 får avgå före den tidtabellsenliga avgångstiden, må »klart 0» lämnas tidigast 15 min. före denna tidpunkt.

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

»0 ut.»

Anm. 1. Anmälan »0 ut» må å korta tåganmälningssträckor efter trafikinspektörs medgivande ske intill 10 min. före tågs avgång, om tåget beräknas avgå i rätt tid och »klart 0» resp. »0 in» erhållits. Ytterligare anmälan »0 ut» erfordras då endast, om avgångstiden ändras.

Snarast möjligt sedan tåg fullständigt inkommit till tåganmälningsstation eller blockpost och dess slutsignal, då sådan skall föras, iakttagits samt infartssignalen återställt till stopp, skall nämnda driftplats anmäla detta till det ställe, varifrån anmälan »0 ut» avlåtits samt till övriga driftplat-

ser, som för tågrörelsens tryggande måste erhålla kännedom härom. Anmälan avfattas sålunda:

»0 in.»

Anm. 2. Skyldigheten att, innan »0 in» anmäles, hava iakttagit, att infartssignalen är återställd till stopp, bortfaller beträffande tåg, som inkommit från sträcka med i bruk varande linjeblockering.

Till anmälan »0 ut» och »0 in» skall fogas uppgift å den tidpunkt, då tåget avgått resp. anlänt, såvida denna tidpunkt ej överensstämmer med den i tjänstetidtabellen angivna tidpunkten.

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

C. Endast »0 in» utväxlas.

D. Endast »0 ut» utväxlas.

Anm. 3. Trafikinspektör äger att, där så utan fara anses kunna ske, medge viss driftplats rätt att lämna klart för tåg i förväg oberoende av ovan föreskrivna tidsbegränsning samt att befria enstaka stationer från skyldigheten att avvakta »0 in».

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

Station (även obevakad sådan), som befriats från tåganmälningskyldighet för visst tåg, erhåller utan särskild order sådan skyldighet, om extratåg anordnas, som å stationen möter, förbigår eller förbigås av det förstnämnda tåget, eller om tåg-möte eller tågförbigång dit förlägges (jfr ock § 27, mom. 5 och § 84, mom. 2).

Mom. 3. Tåganmälan skall utväxlas i följande utsträckning:

I. Å linjer utan linjeblockering.

A. Enkelspår: utförlig tåganmälan.

B. Dubbelspår: enkel tåganmälan.

Undantag: utförlig tåganmälan skall dock ske:

1) vid enkelspårsdrift å dubbelspår: för alla tåg, som framgå under det enkelspårsdrift förekommer, ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens

återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret,

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

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

II. Å linjer med i bruk varande linjeblockering.

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

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

enkel tåganmälan skall ske, när tågs ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad — å linje, där enligt distriktschefens medgivande »0 in» normalt ej behöver utväxlas, anmäles därvid endast »0 ut» —, när påskjutningslok användes samt i övrigt, när distriktschefen så särskilt föreskrivit.

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

A. Enkelspår: utförlig tåganmälan.

B. Dubbelspår: enkel tåganmälan.

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

Anm. 1. Skola vid enkelspårsdrift å dubbelspår med automatiska blockposter flera efter varandra följande tåg enligt tabell eller särskild order framgå å vänster-spår, där linjeblockering är i bruk, må den utförliga tåganmälan för det andra och följande i samma riktning gående tåg inskränkas så, att »klart 04» ej lämnas

och att »02 in» ej behöver avvaktas, innan »04 ut» anmäles.

Anm. 2. Har distriktschef bestämt, att tåganmälan ej skall utväxlas å bansträcka med linjeblockering, skall, om denna blockering upphör att vara i bruk, anmälan »0 in» utväxlas för det tåg, som närmast före linjeblockeringens upphörande framgått över bansträckan (huvudspåret) i fråga.

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

Anm. 3. Ang. tåganmälan, då driftplats är obebakad för tåg, se § 95.

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

Tåg, som i båda riktningarna framgå endast å en del av tåganmälningssträcka (t. ex. Katrineholm—Stettin—Katrineholm), skola i tåganmälningshänseende behandlas såsom ett tåg, därest trafikinspektören ej för visst fall annorlunda bestämt.

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

Anm. 1. Hinder möter ej, att vid personalavbyte en tågexpeditör ger »klart» och en annan klarerar tåget.

Mom. 6. Vid möte må, till undvikande av tågförsening, sedan »0 ut» anmälts för det i riktning mot mötesstationen gående tåget, denna begära villkorlig rättighet att avsända det andra tåget genom avlåtande av följande fråga till nästa i detta tågs farriktning belägna driftplats med tåganmälningskyldighet för tåget:

»Kan 00 avgå, då 0 inkommit?»

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

»Då 0 inkommit, klart 00.»

Anm. 1. Jfr mom. 1, anm. 3.

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

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

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

Vid dubbelspårsdriftens återupptagande skall för det första tåg, som framgår såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret, anmälan enligt mom. 1 resp. mom. 6 avfattas sålunda:

»Kan 00 avgå å $\left\{ \begin{array}{l} \text{nedspåret} \\ \text{uppspåret} \end{array} \right\}$ (då 0 inkommit)?»
och

»(Då 0 inkommit) klart 00 å $\left\{ \begin{array}{l} \text{nedspåret} \\ \text{uppspåret} \end{array} \right\}$ »

Mom. 8. Då tåg framgår med påskjutningslok, som ej är kopplat till tåget, skola av varje driftplats med tåganmälningsskyldighet, som beröres av dylikt tåg jämte åtföljande påskjutningslok, till tåganmälan fogas orden:

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

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

»Pålok från 0 in.»

Först sedan denna anmälan ingått, får »0 in» anmälas för det tåg, som å en del av tåganmälningssträckan haft påskjutning.

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

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

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

§ 60.

När tåganmälningskyldighet, utan att betingas av bestämmelserna i § 27, mom. 5, § 59, mom. 2, andra stycket, eller § 84, mom. 2, av viss anledning skall tillkomma sådan driftplats, vilken enligt tjänstetidtabellen förut ej har sådan skyldighet eller när tåganmälningskyldighet skall upphöra vid driftplats, som enligt tjänstetidtabellen skall hava dylik skyldighet, skall tågklararen efter mottagandet av order härom låta underrätta dels närmaste tåganmälningsstationer å ömse sidor, dels tågchefhavare och lokpersonal å vederbörande tåg (jfr § 72, mom. 12. Se även form. S 3 och S 11).

Tillfälligt inträdande eller upphörande tåganmälningskyldighet

§ 61.

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

Hinderanmälan

»Hinder för tåg»,

samt i korthet uppge hindrets art.

Mom. 2. Tågklarare eller platsvakt vid blockpost, till vilken anmäls eller vilken genom undersökning själv funnit, att hinder för tågs framfö-

rande å viss tåganmälningssträcka blivit undanröjt, skall återkalla hinderanmälan genom att anmäla:

»Hindret undanröjt»,

samt lämna i övrigt erforderliga upplysningar.

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

Mom. 4. Skyltar med påskriften »Hinder å sträckan M—N» (stationernas namn) skola vid de apparater, varmed tåganmälan rörande sträckan ifråga utväxlas, ävensom å linjeblockapparat hållas uppsatta, sedan hinderanmälan skett, tills denna återkallats.

§ 62.

Tågtidjournal.

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

§ 63.

Tågs bemanning.

Tåg skall vara bemannat med, förutom lokpersonal och tågbefälhavare, den personal, som erfordras för tågets säkra framförande.

Anm. 1. Från dessa bestämmelser kan undantag medges på sätt finnes stadgat i § 99.

Anm. 2. Ang. tillsyningsman å kruttåg, se särtryck nr 141 a »Godstransportföreskrifter», del 1, bil. K.

§ 64.

Loks bemanning.

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

Anm. 1. Utan hinder av förestående må dock flyttning av ensamt lok för snörjning eller annan lokskötsel företagas, när loket är bemannat med endast förare eller biträde med utbildning för linjetjänst.

E | Då tåg framföres av två elektrolok, vilka äro elektriskt sammankopplade, så att båda loken kunna manövreras från ettdera av dem, behöver det bakre loket ej vara bemannat. Äro loken ej

på dylikt sätt hopkopplade, skall det bakre vara bemannat med minst en man. E

Mom. 2. När stillastående lok är i tjänst, få ej förare och biträde samtidigt vara borta därifrån, utan skall endera alltid uppehålla sig på eller tätt invid loket. Finnes å lok endast förare, får denne ej avlägsna sig därifrån, förrän annan person övertagit bevakningen av loket.

Anm. 1. Elektrolok med nedfällda strömavtagare anses ej vara i tjänst, om åtgärder vidtagits för att förhindra att strömavtagarna uppfällas av obehöriga. E

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

§ 65.

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

Rätt att taga plats å lok eller i motorvagns maskinrum.

§ 66.

Mom. 1. Tågs sammansättning och utrustning skall ombesörjas under tillsyn och ansvar av tågexpeditör eller annan enligt arbetsordning eller särskild order därtill utsedd tjänstehavare.

Tågs iordningställande.

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

Mom. 3. Förare skall

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

b) ombesörja att loket förses med föreskrivna signaler,

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

d) undersöka den genomgående bromsinrättningen enligt härför gällande föreskrifter,

- e) kontrollera att det av tågbefälhavaren uppgivna axelantalet ej överstiger det tillåtna,
 f) med ledning av tågbefälhavarens uppgifter kontrollera, att bromskraften är tillräcklig,
 g) om han funnit hinder möta för tågs avgång, omedelbart underrätta signalgivaren härom.

Mom. 4. Tågbefälhavare skall

a) tillse att tåg är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat (se bil. 1) och bemannat, att vagnavsyning utförts av vederbörande personal å föreskrivna stationer, att bromsprov utförts samt att tåget blir försett med föreskrivna signaler, i vad dessa åligganden ej tillkomma föraren enligt mom. 3,

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

b) meddela föraren uppgift enligt form. 359 d å axelantalet, uppgifter, som erfordras för kontroll därå, att bromskraften är tillräcklig, samt uppgift å sådana i tåget gående fordon (t. ex. stångkopplade vagnar), som kunna påkalla särskild försiktighet vid tågets framförande,

c) anvisa övrig konduktörspersonal samt bromsare deras platser,

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

Anm. 2. Ang. fullgörande av tågbefälhavares åligganden å tåg utan särskild konduktörspersonal, se § 99.

Anm. 3. Uppdelning av arbetet med tågs iordningställande må vid behov äga rum mellan tågexpeditör och tågbefälhavare, men skall därvid den sistnämnde ansvara för tågets iordningställande enligt säkerhetsordningen.

§ 67.

Tågs avgång.

Mom. 1. När stillastående tåg är klart för avgång från driftplats, skall tågbefälhavaren munt-

ligen eller medelst signalen »klart för avgång» anmäla detta till tågexpeditören.

Innan tågbefälhavaren anmäler tåg klart för avgång, skall han hava erhållit tjänstetidtabell för tåget samt hava förvissat sig om att mötande tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits.

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

Anm. 1. Har efter erhållen avgångssignal å station tåget stoppat av annan anledning än kol- och vattentagning eller framför vägkorsning och befinner sig loket innanför stationsgränsen, skall, så vitt ej annat av styrelsen föreskrivits, signalen »klart för avgång» och där- efter ny avgångssignal givas, innan tåget får fortsätta.

Har genomfartståg stoppat framför utfartssignal i stoppställning å station, som befriats från skyldigheten att giva avgångssignal, när linjeblockeringen är i bruk, erfordras ej avgångssignal, när körsignal visas.

Mom. 3. När linjeblockering råkar i olag å bansträcka, där avgångssignal under normala förhållanden ej behöver givas till genomfartståg, skall — förutom de åtgärder beträffande tåganmälan och signalering, som härför äro föreskrivna — iakttagas, att den station, varifrån berört tåg skall utgå å dylik sträcka, skall föranstalta, att tåg- befälhavaren och lokpersonalen underrättas om att avgångssignal skall givas åt tåget vid stationer och blockposter å ifrågavarande sträcka (se form. S 11).

Mom. 4. Avgångssignal skall vid station och blockpost givas av tågexpeditören och skall härvid vid dagsljus signalstav användas. Vid andra platser skall signalen (vid dagsljus med armen förd i cirkel) givas av tågbefälhavaren eller, efter trafikinspektörens särskilda bestämmande, av platsvakten.

Anm. 1. Ang. givande av avgångssignal vid vissa driftplatser medelst särskild ljustanordning, se § 11, anm. 2.

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

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

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

Anm. 2. När avgångssignal först gives till påskjutningslok, skall därför från detta svaras med signalen »giv akt».

Mom. 5. Tåg får ej avgå från driftplats (även obevakad sådan) före i tjänstetidtabellen bestämd tid. Utan hinder av denna bestämmelse må dock genomfartståg och uppehållståg,^{x)} som ej har uppehåll för resandes påstigande, avgå högst 5 min. före i tjänstetidtabellen bestämd tid.

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

Anm. 2. Då sådant tåg anländer så tidigt, att det samma otvivelaktigt skulle komma att avgå tidigare än 5 min. före i tjänstetidtabellen angiven avgångstid, skall varsamhetssignal åt tåget visas av tågexpeditören och tåget uppehålls genom att avgångssignal ej gives, förrän 5 min. återstå till den tidtabellsenliga avgångstiden. Stoppsignal från utfartssignal visas motsvarande tid.

Anm. 3. Lokalgodståg, som kan av trafikinspektören inställas, anses i detta hänseende ej hava uppehåll för resandes påstigande.

Trafikinspektör må gemensamt med baningenjören bestämma, att lokalgodståg, som kan av

x) jämväl utgångståg)

trafikinspektören inställas, må avsändas från driftplats (såväl bevakad som obevakad) högst 15 min. före den tidtabellsenliga avgångstiden. I tjänstetidtabellen för vederbörande tåg och tåganmälningsträcka skall detta anges.

Mom. 6. Vid möte får avgångssignal ej givas till det tåg, för vilket möte angivits i tjänstetidtabellen eller eljest uppkommit, förrän det andra tåget hinderfritt inkommit och dess slutsignal iakttagits, då dylik signal skall föras.

Mom. 7. Tågklarerare må endast under iakttagande av de i §§ 76—78 givna former avvika från bestämmelser i tjänstetidtabell eller i särskild order (jfr § 79) om den bestämda ordningsföljd, i vilken de tåg, som trafikera samma huvudspår, skola framgå å detsamma.

Mom. 8. Tåg får ej avsändas från tåganmälningstation eller släppas förbi blockpost, förrän närmast föregående tåg på samma spår lämnat tåganmälningsträckan.

Denna bestämmelse gäller ej tåg, som utsändes på tågledarens särskilda order, ej heller hjälptåg, som utsändes å den tåganmälningsträcka och å det spår därå, där tåg stannat.

Mom. 9. Kan vid tågs utsändande från tåganmälningstation eller blockpost tåganmälan i föreskriven ordning ej utväxlas, får tåget likväl avsändas eller förbisläppas, om ingen händelse inträffat, som giver tågexpeditören anledning befara, att hinder för tågets säkra framförande till nästa tåganmälningstation eller blockpost förefinnes. Tågexpeditören har härvid att iakttaga följande:

1) att avvikelse från bestämmelsen i ovanstående mom. 7 om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg ej får ske,

2) att, om »0 in» ej kunnat erhållas för närmast föregående, i samma riktning gående tåg, efterhöra om så låter sig göra, med en längre bort belägen station, om sistnämnda tåg i sin helhet dit inkommit samt om sådan upplysning ej kan er-

hållas, ej avsända tåget, förrän 15 min. förflutit efter det gångtiden å tåganmälningssträckan utgått,

3) att mot kvitto å form. S 10 meddela tåg-befälhavaren och lokpersonalen, i vilken utsträckning tåganmälan ej kunnat utväxlas samt

4) så fort ske kan underrätta tågledaren om förhållandet.

Skall tågmöte äga rum å station, med vilken stadgad tåganmälan ej kan utväxlas, och har denna station varit obevakad för närmast föregående tåg, får tåg ej avsändas mot stationen i fråga, förrän tågledaren bestämt, i vilken ordningsföljd detta skall ske.

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

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

Mom. 10. Förare får ej avgå från driftplats förrän

- a) han erhållit tjänstetidtabell för tåget;
- b) avgångssignal erhållits (om sådan enligt mom. 2 skall givas);
- c) avgångstiden är inne, varvid skall beaktas, att vissa tåg få avsändas före tidtabellstiden (jfr mom. 5);
- d) tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skall möta tåget vid driftplatsen inkommit eller behörig order om mötesändring mottagits. (Förare skall förvissa sig härom antingen genom iakttagande av det mötande tåget eller genom muntlig förfrågan hos tågklareren eller ock, om ej något av nämnda sätt kan användas, genom att efter givande av signalen: »Har mötande tåg inkommit?» erhålla signalen »klart för avgång» från tågklareren);
- e) bromsprov i förekommande fall blivit utfört;

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

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

§ 68.

Mom. 1. Vid tågs avgång från driftplats skall såväl tågchefhavaren som biträdet, i den mån tiden det medger, hava uppmärksamheten riktad på tågexpeditören, så länge denne är inom synhåll för att efterse, om någon signal gives till tåget.

Tågs gång

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

Ann. 1. När tåg passerar station, skall tågchefhavaren, om tiden det medger, intaga sådan plats, att han är synlig för tågexpeditören och kan iakttaga, om av denne stoppsignal visas till tåget. I mörker skall tågchefhavaren visa ofärgat sken mot tågexpeditören.

Mom. 3. Föraren skall ansvara för tågets säkra framförande och rätta hastighet och skall därvid iakttagas, att tåget ej får framföras mer än högst 5 min. före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tjänstetidtabellen angivna tiderna kan å bansträckan anses vara den normala. Nämnade tid får för lokalgodståg, som enligt § 67, mom. 5, sista stycket kan avsändas före den tidtabellsenliga avgångstiden, ökas med det antal minuter, som tåget avsändes för tidigt. Framföres tåget av två eller flera lok, åligger sagda ansvar föraren å det främsta loket, varför förare å annat lok skall rätta sig efter den förstnämndes signaler och anvisningar.

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

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

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

Mom. 4. För stoppsignal å linjen, given med signalredskap, skall tåg stanna så fort ske kan. Om tåget kan stoppas före ankomsten till signaleringsstället, må det dock framföras dit, om så utan fara kan ske.

Har tåg stannat framför vägkorsning, skyddad av stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta, får det, efter det lokpersonalen förvissat sig om att hinder ej finnes å vägkorsningen, utan avgångssignal föras vidare, varunder vid mörker eller dimma upprepade signaler »tåg kommer» skola givas medelst visslan, till dess tåget passerat vägkorsningen. Har tåget ej kunnat stanna framför dylik vägkorsning, må det omedelbart föras vidare utan att stanna, därest intet inträffat, som kräver tågets bringande till stopp (jfr dock mom. 6).

Mom. 5. Har tåg stannat å linjen, emedan kör-signal från huvudsignal eller från hjälpsignalmedel (jfr § 52) uteblir, får tåget utan avgångssignal åter sättas igång, då kör-signal från huvudsignal eller hjälpsignalmedel visas (jfr dock § 72, mom. 12).

När tåg stannat å linjen av annan anledning, skall, innan tåget åter får fortsätta, avgångssignal av tågchefhavaren givas utom i de fall, att tåget stannat för slangbrott å tryckluftledning, för kol- eller vattentagning eller för i mom. 4 här ovan och i § 72, mom. 13 angivna fall.

Mom. 6. Måste tåg utsändas utan att förut vara för vederbörande banpersonal bekantgjort, eller utan att stadgad tåganmälan kunnat utväxlas, skall tåget framföras med skärpt uppmärksamhet från

tågpersonalens sida, varjämte föraren vid vägkorsningar och andra ställen å banan, såsom kurvor, skärningar o. d., där fara företrädesvis kan vara för handen, skall nedbringa hastigheten och signalera »tåg kommer» samt vara beredd att stoppa tåget före ankomsten till vägkorsning, som skall vara bevakad, om stoppsignal visas från bomsignalskärm eller bomsignallykta (jfr mom. 4).

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

§ 69.

Mom. 1. Tågs hastighet får ej överskrida de gränser, som äro bestämda: Tågs hastighet.

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

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

- a) vid gång utför lutning av mer än 1 000 m. längd:

om högst	12,5:1000	(1:80)	.....	90 km/tim.
»	»	17 :1000	(1:59)	..... 80 »
»	»	20 :1000	(1:50)	..... 60 »
»	»	25 :1000	(1:40)	..... 40 »

För ovan ej angivna lutningar skall den i tabellen angivna närmast starkare lutningen vara bestämmande för hastigheten.

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

- b) vid gång i kurva

med radie om minst	600 m	.....	90 km/tim.
»	»	därunder t. o. m. 450 m	.. 80 »
»	»	»	400 » .. 75 »
»	»	»	350 » .. 65 »
»	»	»	300 » .. 60 »
»	»	»	250 » .. 50 »

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

Anm. 1. Bansträcka, där minskning i den för bandelen gällande största tillåtna hastigheten skall jämlikt detta mom. iakttagas under längre tid än en månad, utmärkes med hastighetstavlor (jfr § 15).

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

a) i växelkurva 40 km/tim.,

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

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

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

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

e) över rörlig bro under seglations-
tiden, så vitt styrelsen ej för visst fall
medgivit undantag 40 km/tim.

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

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

Anm. 4. Ang. tågs hastighet över obebakade driftplatser, se § 91.

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

a) för tåg, tillhörande bromsgrupp I 90 km/tim.,

b) för tåg, tillhörande bromsgrupp

II 70 km/tim.,*

c) för tåg, tillhörande bromsgrupp

III eller IV 60 km/tim.,

d) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med boggitender, som medför minst halvt vattenförråd,

* Skall tillsvidare vara 60 km/tim.

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

e) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med 2- eller 3-axlig tender eller med boggitender som medför mindre än halvt vattenförråd 45 km/tim.,

f) för särskilt anordnat snöplogståg 40 km/tim.,
för vingplogståg kan dock efter baningenjörs medgivande hastigheten få uppgå till 60 km/tim.,

g) för snäll- och persontåg, som påskjutas 50 km/tim.,

för övriga tåg, som påskjutas, och för tåg, som skjutes, samt för tåg, medförande explosiv vara av första klass, undantagandes kruttåg 40 km/tim.,

h) för tåg, som drages av två hopkopplade, rättvända ånglok, därest loket måst kopplas i den ordning, att det främst gående har lägre hastighet än det bakre: minst 10 km/tim. under största tillåtna hastigheten för det främst gående loket, dock ej lägre än 50 km/tim.,

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

j) för tåg med arbetande ballastjusteringsvagn 6 km/tim.

Anm. 1. Tanklok anses i här berörda hänseenden alltid såsom rättvänt.

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

Mom. 6. Om underrättelse lämnats, att anmälan »0 in» ej erhållits för närmast föregående tåg, får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim.

Om underrättelse lämnats, att anmälan »klart 0» för tåget ej kunnat utväxlas eller att banpersonalen ej kunnat underrättas, får hastigheten uppgå till högst 40 km/tim.

Hastigheten må dock i samtliga dessa fall ökas till 60 km/tim. å bansträcka med obehindrad sikt. (Jfr § 67, mom. 9 och § 82.)

Anm. 1. Sikten anses ej vara obehindrad bl. a. i mörker och dimma.

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

Anm. 1. Ang. hastigheten vid vagnuttagning, se § 32, mom. 3 och 4.

Mom. 8. När tåg införes å driftplats efter det signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim.

§ 70.

Hastighet i växlings-tjänst för lok och lokomotor. Lok och lokomotor få i växlingstjänst ej framföras med större hastighet än 30 km/tim.; dock må för ensamt dylikt fordon hastigheten uppgå till 40 km/tim.

§ 71.

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

§ 72. *Se även Flg. 4.*

Tågs ankomst till driftplats. *Mom. 1.* Visas mot tåg från huvudsignal stopp eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild

(jfr dock § 50, mom. 3), eller är signalen ur bruk, så att stopp visas med hjälpsignalmedel, skall tåget stanna före ankomsten till signalen. Vid infart till station eller lastplats skall dock, om infartssignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför yttersta växeln än 100 m. tåget stanna omkring 100 m. utanför denna växel.

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

Anm. 1. När å enmansstation infartssignalen bibehålles i stoppställning för delgivning av order eller underrättelse till tåget, får det på tågexpeditörens muntliga order till föraren införas å driftplatsen förbi infartssignalen i stoppställning.

Mom. 2. Har försignal angivit, att huvudsignal är ställd till »kör», har föraren, med iakttagande dock av sin skyldighet att aktge på huvudsignalens ställning, rättighet förvänta denna signal från huvudsignalen, men skall han, om riktig, tydlig eller fullständig körsignal ej visas, stoppa tåget så snart ske kan och om möjligt, å det i mom. 1 bestämda stället.

Anm. 1. Ang. intagande av tåg efter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», se § 50, mom. 3.

Mom. 3. Då tåg går å högerspår, skall föraren, om signalering jämlikt § 52, mom. 3 från dvärgsignal eller signalgivare uteblir, stanna omkring 100 m. utanför yttersta växeln.

Mom. 4. Om tåg ej kan intagas å station och det kan förutses, att tåget måste kvarhållas utanför stationen längre tid än 15 min. efter det gångtiden för tåget å tåganmälningssträckan utgått, skall tågexpeditören omedelbart anmäla förhållandet till närmast bakomliggande tåganmälningsstation och ombesörja hinderanmälan utväxlande.

Sedan dylik underrättelse lämnats, skall tågexpeditören underrätta tågbefälhavaren härom. Har tågbefälhavaren ej erhållit nämnda underrättelse

inom sagda tid eller ock erhållit besked att under rättelse ej kunnat lämnas till bakomliggande tåg-anmälningsstation, skall tågbefälhavaren ombestyra utläggandet av knalldosor bakåt enligt § 27. När tåget får föras vidare, förfäres på sätt i § 83, mom. 1 stadgas.

Mom. 5. Sedan tåg inkommit till driftplats, där det skall göra uppehåll, skall stoppsignal givas till tåget (jfr dock mom. 8 och 11).

Denna signal skall vid station och vid blockpost givas av tågexpeditören. Denne skall därvid intaga sådan plats, att signalen blir väl synlig för lokpersonalen. Kan så ej ske, skall annan person beordras att från sådant ställe upprepa signalen.

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

Anm. 1. Ang. givande av stoppsignal vid vissa driftplatser medelst särskild ljusanordning, se § 8, anm. 2.

Mom. 6. För stoppsignal å station, given med signalredskap, skall tåg stanna så fort ske kan, utom för det fall, att stoppsignal visas medelst signalredskap hållet stilla jämlikt § 74, mom. 2, i vilket fall tåget skall stanna omedelbart före ankomsten till signaleringsstället.

Beträffande tågs stoppande vid vägkorsning, skyddad av stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta, gäller vad i § 68, mom. 4 stadgats.

Mom. 7. Stoppsignal till tåg med fast uppehåll skall givas vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och åter, och i mörker med grönt sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned (jfr dock mom. 10).

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

När stoppsignal skall givas av tågbefälhavare från

fordon i rörelse, må signalen vid dagsljus jämväl givas med ena armen sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet.

A n m. 1. Ang. stoppsignal till tåg med behovsuppehåll, då annat hinder för tågets avgång finnes, se § 74.

Mom. 8. Tåg med fast uppehåll skall vid ingåendet å driftplats stanna, utan att stoppsignal dessförinnan erhållits,

fjärrgodståg eller direktgodståg: vid infartstågvägens slutpunkt, när ej av särskilt skäl annat påfordras; har tåget ej kunnat stoppas hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg, skall föraren med sirén eller vissla eller på annat lämpligt sätt uppmärksamma tågklararen på att fara förefinnes,

annat tåg: vid uppehållsmärke, varvid, om flera dylika märken finnas för olika axelantal, tåget skall stanna å plats, som framgår av tågets axelantal, jämfört med å märkena angivna antal; om annat ej föreskrives, må lokets främre del framföras till en punkt, belägen högst 5 m. framför eller bortom vederbörligt märke,

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

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

Uteblir stoppsignal å station, där tåget ej skall stoppa vid uppehållsmärke eller vid anordning för kol- eller vattentagning, skall det stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt.

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

Har tåg, som medför resande, stannat vid eller i närheten av plattform, får det ej förflyttas framåt eller tillbaka, utan att signal därtill erhållits.

Mom. 9. Skyldigheten för förare å tåg med fast uppehåll att stanna senast vid i mom. 8 angivna ställen förfaller, om tågexpeditören under tågets infart giver signal till växlingsrörelse åt tåget, i vilket fall tåget skall framföras, tills stoppsignal erhålles. Tåget får dock ej föras förbi utfartssignal i stoppställning, för så vitt ej trafikinspektören så medgivit.

Mom. 10. Har tåg fast uppehåll, men befinnes genom utväxlande av signalen »klart för avgång» mellan tågexpeditören och tågchefhavaren eller

efter i förväg erhållen underrättelse uppehållet vid något tillfälle vara obehövt, må, om villkoren i övrigt för tågets avsändande äro fyllda (jfr bl. a. § 67, mom. 5), sedan stoppsignal först givits, avgångssignal visas, utan att tåget dessförinnan bragts till stillastående.

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

Mom. 11. Då tåg med behovsuppehåll skall stanna vid driftplats, där tågexpeditör finnes i tjänstgöring, visas av denne varsamhetssignal mot tåget. Skall tåget avlämna resande, gods eller vagn, skall tågbefälhavaren dessförinnan hava i god tid visat varsamhetssignal mot platsen. Då tåget skall stoppas, gives stoppsignal av den det vederbör (mom. 5), såvitt ej uppehållsmärke finnes uppsatt, i vilket fall tåget skall bringas till stopp på sätt stadgats i mom. 8. Om intet finnes att medsända, visas av tågexpeditören signalen »klart för avgång» mot tåget, intill dess tågbefälhavarens signal uppfattats. Om intet finnes att avlämna visar tågbefälhavaren i god tid signalen »klart för avgång» mot platsen eller ock avgångssignal till tåget, om dylik signal skall givas av honom; uteblir avgångssignal, skall tåget bringas till stopp, å station senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Har tåg behovsuppehåll vid driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, förfares sålunda:

a) skall tåget enligt tjänstetidtabellen göra uppehåll för *avlämnande* av resande, gods eller vagn, underrättas lokpersonalen å en föregående station av tågbefälhavaren, om uppehåll skall göras eller ej. Har lokpersonalen ej kunnat i förväg underrättas, visas, om tåget skall göra uppehåll, varsamhetssignal av tågbefälhavaren till lokpersonalen och, om tåget skall passera, avgångssignal; uteblir signal från tågbefälhavaren, skall tåget stoppas;

b) skall tåget göra uppehåll för *avhämtnande* av resande, visas signal från platsen medelst påstig-

ningsmärke, om sådant finnes. I annat fall har föraren att söka iakttaga, huruvida resande finnas. Observerar tågbefälhavaren, att resande finnas, men att detta ej synes hava uppmärksamrats av föraren, skall han stoppa tåget, om behöfligt med nödbroms; finnas ej resande, skall tåget föras vidare utan avgångssignal från tågbefälhavaren.

Då tåg skall stanna — vare sig för resandes av- eller påstigande — å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, stoppas tåget av föraren å lämpligt ställe utan att stoppsignal behöver givas, om trafikinspektören ej annat föreskrivit.

Mom. 12. Skulle vid tågs ankomst till driftplats, som skall vara bevakad, infartssignal, trots att vederbörliga signaler givits av föraren, fortfarande visa stopp, skall föraren, själv eller genom biträdet, inne på platsen efterse, om tågexpeditören finnes tillstädes. Om så ej är fallet, skall föraren, sedan visshet vunnits att växlarna i tågvägen äro rätt lagda och att eljest intet hinder förefinnes för tågets införande, med försiktighet införa tåget å platsen.

Är platsen tåganmälningsstation eller blockpost, skall tågklarare resp. platsvakt av tågbefälhavaren tillkallas. Kan detta ej lämpligen ske, skall tågbefälhavaren själv medelst telefon inhämta klart för tåget och därom underrätta lokpersonalen samt själv giva avgångssignal. Har klart för tåget ej kunnat erhållas, skola bestämmelserna i § 67, mom. 9 i tillämpliga delar lända till efter rättelse. Vid andra driftplatser skall tågbefälhavaren giva avgångssignal, varefter tåget må föras vidare med iakttagande av skärpt uppmärksamhet från tågpersonalens sida, tills nästa station uppnås.

Mom. 13. Om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsignalen eller dvärgsignalen vid denna visar stopp, skall förfaras enligt i särskilda instruktioner givna föreskrifter.

~~spårdrift å dubbelspår skall i liknande fall föraren medelst telefon sätta sig i förbindelse med närmaste tåganmälningsstation, och får först efter erhållen underrättelse, att linjen är klar, fortsätta med tåget.~~

§ 73.

Lokpersonalens varskoende om försiktighet vid tågs införande å driftplats.

Mom. 1. Finnes fel å i tågväg ingående spårsträcka eller finnes hinder i farlig närhet av tågvägen eller är tågvägen ej hinderfri i hela sin längd eller finnes hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller är eljest något särskilt att iakttaga vid tågs infart, skall lokpersonalen om möjligt underrättas om förhållandet å en föregående station (se form. S 10). Underrättelsen kan i permanenta fall givas i tågs tjänstetidtabell.

Har sådan underrättelse ej kunnat lämnas, skall infartssignalen bibehållas till stopp, tills föraren först givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». När körsignal därefter visas, skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och föreskriven hastighetsnedsättning (jfr § 69, mom. 8). Får tågets hastighet i dylikt fall ej uppgå till 30 km/tim., skall lokpersonalen dock under alla förhållanden underrättas.

Anm. 1. Trafikinspektör äger medge, att sådan underrättelse, som i första stycket avses, lämnas genom grönt blinkljus från infartsdvärgsignal. Dylikt medgivande intages i tågets tjänstetidtabell.

Sådant förfaringsätt, som ovan föreskrivits, skall dock ej tillämpas ifråga om tåg med fast uppehåll, om den farliga punkten är belägen minst 200 m. bortom infartstågvägens slutpunkt eller, beträffande dylikt tåg, vars vagnvikt enligt tjänstetidtabellen ej överstiger 300 ton, om mellan den farliga punkten och den punkt, där tågets främst gående del brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, finnes en vägsträcka av minst 200 m.

Mom. 2. Förestående bestämmelser gälla i tillämpliga delar även annan driftplats med huvudsignal än station.

§ 74.

Mom. 1. Finnes hinder för genomfartstågs avgång eller finnes för tåg med behovsuppehåll annat hinder för tågets avgång än trafikutbyte, skall, om tåget skall intagas på station, innan hindret undanröjts, förfaras enligt mom. 2 här nedan.

Hinder för genomfartstågs och tågs med behovsuppehåll avgång.

Anm. 1. Hinder av ifrågavarande slag föreligger bland annat:

när nästa tåganmälningssträcka ej är fri,
vid förbigång, då tåget skall förbigås av annat tåg,
när tåget skall delges order,
när mötande tåg ej stannat hinderfritt.

Anm. 2. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, som å en föregående station erhållit order om uppehåll, behandlas som tåg med fast uppehåll.

Om genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll skall på grund av bestämmelse i tjänstetidtabellen eller särskild order uppehållas för tågmöte eller tågförbigång, skall det dock fortfarande behandlas såsom genomfartståg resp. tåg med behovsuppehåll.

Mom. 2. Körsignal får givas från infartssignalen, först sedan föraren givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» samt stoppsignal anordnats inne på stationen mot tåget medelst utfartssignal eller, om sådan ej finnes, medelst signalredskap, som av tågexpeditören hålles stilla (röd signalflagga resp. rött sken från handsignallykta).

Mom. 3. När körsignal visas först efter det signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och föreskriven hastighetsnedsättning (jfr § 69, mom. 8).

Anm. 1. Om hinder enligt § 73 föreligger, skola bestämmelserna i nämnda paragraf därjämte tillämpas.

När loket kommit innanför stationsgränsen och lokpersonalen iakttagit i föregående mom. nämnd stoppsignal med signalredskap, skall föraren ånyo giva signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». Efter sistnämnda signal kan tågexpeditören upphöra att visa stoppsignal, i vilket fall tåget må framföras förbi signalgivarens postställe,

tills stoppsignal visas, dock ej längre än till infarts-tågvägens slutpunkt.

Bestämmelsen i detta mom. gäller ej, såvida av-gångssignal erhålles och utfartssignal, där sådan finnes, samtidigt visar kör.

Mom. 4. När tåg i dylikt fall skall stanna, skall i mörker stoppsignal givas med rött sken från hand-signallykta, förd flera gånger upp och ned.

Mom. 5. Å station, där utfartssignal försedd med försignal finnes och stoppsignal kan visas med ut-fartssignalen, gälla ej bestämmelserna i mom. 2—4, utan skall i sådant fall utfartssignalen hållas till stopp och körsignal från infartssignalen samt i förekommande fall stoppsignal av tågexpeditören givas i vanlig ordning.

Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ord-ningsföljd. Enkelspårsdrift å dubbelspår.

§ 75.

*Tågför-sening.
Olika sätt
för ändring
av tågs
ordnings-
följd.*

Mom. 1. Avgår tåg försenat från tåganmälnings-station eller finnes till följd av omständigheter, som inträffat under tågets uppehåll å stationen i fråga eller under dess gång från närmast föregående tåg-anmälningsstation, grundad anledning antaga, att tåget kommer att försenas, skall underrättelse där-om lämnas tågledaren i den ordning, trafikinspek-tören föreskrivit. Tågledaren — eller tågklareraren i de fall, då denne tillagts sådan befogenhet — skall vid tågförsening vidtaga anordningar för att övriga tåg ej må försenas.

Mom. 2. Ändring av tågs ordningsföljd kan ske

a) antingen genom inställande av tåget å viss bansträcka och anordnande i dess ställe av extra-tåg, i vilket fall extratåget skall erhålla annat num-mer än det inställda tåget,

b) eller genom utfärdande på sätt i § 76 stadgas, av »ändrad tjänstetidtabell» för tåget å viss ban-sträcka,

c) eller genom enstaka order på sätt i §§ 77 och 78 närmare föreskrives.

§ 76.

Mom. 1. Orderformen »ändrad tjänstetidtabell» får komma till användning endast, när tjänstetidtabellen kan utfärdas i så god tid, att därav berörda stationer kunna hinna mottaga och kvittera dem rörande bestämmelser, innan dessa skola utföras.

*Ändrad
tjänstetid-
tabell.*

Denna orderform bör i regel användas endast i fråga om tåg, som drabbats av större försening, eller tåg, som skall givas ett tidigare läge, än vad tidtabellen anger.

Mom. 2. Order om ändrad tjänstetidtabell skall givas enligt form. S 4.

Ordern skall innehålla
dels uppgift å såväl ändrade som oförändrade möten och förbigångar.

dels övriga behövliga ändringar av den för tåget förut gällande tjänstetidtabellen.

Med undantag av de sålunda meddelade ändringarna och de ändrade avgångs- och ankomsttider, som av det nya tåglandet föranledas, skall för tåget tillämpas den förut gällande tjänstetidtabellens bestämmelser.

Anm. 1. Berör ändringen avgångstid för tåg, som får avsändas från driftplats högst 15 min. före tidtabellstiden (jfr § 67, mom. 5) skall särskilt anges, om detta medgivande fortfarande skall gälla.

Mom. 3. Den ändrade tjänstetidtabellen skall utfärdas av tågledaren. Beträffande delgivning gäller vad i § 35, mom. 4 stadgats om tillfällig tjänstetidtabell; dock att maskinbefälet ej behöver delges. Tågexpeditör å begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tåget skall framgå enligt ändrad tjänstetidtabell, nya mötes- och förbigångsstationer ävensom berörda ordergivningsstationer skola erkänna mottagandet jämlikt § 35, mom. 4 (se form. S 4).

Mom. 4. Å i mom. 3 nämnd begynnelsestation eller å annan av tågledaren bestämd station skall tågklareren mot kvitto till tågbefälhavaren och lokpersonalen å det enligt ändrad tjänstetidtabell

gående tåget överlämna antingen den ändrade tjänstetidtabellen eller bestyrkt avskrift därav (se form. S 4).

Mom. 5. Tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, för vilket möte med det enligt ändrad tjänstetidtabell gående tåget uppkommer, ändras eller bortfaller, skola på sätt i § 36, mom. 3 och 4 stadgats delges order därom skriftligen och mot kvitto genom av tågklareren bestyrkt utdrag av den ändrade tjänstetidtabellen (se form. S 9).

§ 77.

*Andring
av möte
genom
enstaka
order.*

Mom. 1. Skall möte genom enstaka order förläggas från station vid enkelspår till annan station vid sådan bansträcka, utfärdar tågledaren en till den nya mötesstationen ställd förläggingsorder enligt följande formulering:

»Förlägg mötet mellan tågen 01 (det tåg, som skall kvarhållas) och 02 (det tåg, som skall framgå) från B till A» (den förutvarande och den nya mötesstationens namn, se form. S 8).

Anm. 1. Då så befinnes lämpligt för ernående av tidsvinst, bör tågledaren ombestyras, att även den förutvarande mötesstationen samtidigt erhåller ordern.

Mom. 2. Tågklareren å den nya mötesstationen skall efter mottagandet av förläggingsordern så fort ske kan förvissa sig om mötet kan äga rum å stationen eller ej. Finnes hinder, skall han förfara enligt mom. 4.

Finnes intet hinder, skall han

dels skriftligen och mot kvitto om ändringen giva order till tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg, som skall kvarhållas, såvitt sådan order ej lämnats å en föregående station (jfr mom. 5, se form. S 9),

dels till den förutvarande mötesstationen och mellanliggande stationer avsända verkställighetsorder enligt följande formulering:

»Tåg 02 skall framgå till A (den nya mötesstationens namn) och där möta 01» (se form. S 8).

Innan tågklararen undertecknar verkställighetsordern, skall han ovillkorligen,

därest det tåg, som skall kvarhållas, redan inkommit å stationen, först hava skriftligen och mot kvitto givit order till tågbefälhavaren och lokpersonalen å detta tåg om mötesändringen (se form. S 9), eller

därest det tåg, som skall kvarhållas, ej inkommit till stationen och ej heller har fast uppehåll därstädes, i samband med lämnandet av under rättelse till signalvakten om mötesändringen, återkalla ordern om visandet av körsignal för tåget, om sådan order givits, samt hava förvissat sig om att infartssignalen blivit återställd till stopp, därest ej med försignal försedd utfartssignal finnes, som visar stopp.

Skall tåget å den nya mötesstationen intagas å annat tågspår än det förut bestämda, må detta anges i verkställighetsordern (se form. S 8). Tillbakaflyttas mötet eller förlägges detsamma till annan station, förfaller spårändringen.

Mom. 3. Tågklararen å den förutvarande mötesstationen skall genom av honom själv be styrkta avskrifter av verkställighetsordern jämte eventuell order om spårändring mot kvitto lämna ordern till tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg, som skall framgå, såvitt ej detta skett å en föregående station (jfr mom. 5, se form. S 8).

Mom. 4. Anser tågklararen å den till ny mötesstation utsedda stationen (A), att giltigt hinder för förläggande dit av mötet finnes, skall han omedelbart anmäla detta till tågledaren (i förekommande fall även förutvarande mötesstationen) enligt följande formulering:

»Tåg 02 kan ej möta 01 i A»,

samt därjämte ange skälet härtill.

Denna förläggningsorder har därmed förfallit, såvida ej tågledaren, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra giva order om att förläggningsordern skall kvarstå.

Mom. 5. Till undvikande av tidsförlust må tågledaren anmoda tågklarare å lämplig, av tåget tidigare berörd station (se form. S 8) att, allt eftersom tåget skall

a) kvarhållas å ny mötesstation:

giva tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, som skall kvarhållas, order om mötesändringen och lämna den nya mötesstationen underrättelse därom eller

b) framgå till ny mötesstation:

efter mottagen verkställighetsorder från den nya mötesstationen delge tågbefälhavare och lokpersonal densamma och lämna förutvarande mötesstation underrättelse därom.

Anm. 1. Därest order om mötesändring eller verkställighetsorder ej hunnit delges ett tåg och mötet åter förlägges till den förutvarande mötesstationen skall ingendera ordern delges tåget.

Mom. 6. Förlägges möte från dubbelspår till station vid enkelspår förfares på sätt ovan sagts, med iakttagande, att vad som är stadgat angående den förutvarande mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan dubbel- och enkelspåret.

Mom. 7. Förlägges möte från station vid enkelspår till dubbelspår, förfares på sätt i mom. 1—5 stadgats, med iakttagande, dels att i ordena i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för dubbelspåret och dels att vad som är stadgat angående den nya mötesstationen i stället skall gälla gränsstationen mellan enkel- och dubbelspåret.

Därest enkelspår vidtager jämväl på motsatta sidan om dubbelspåret och detta enkelspår eller någon del därav befares av båda de ifrågavarande tågen, skall tågledaren, om säkerheten så fordrar, giva följande order till den åt denna sida belägna gränsstationen:

»Tåg 02 får ej avsändas förr än 01 inkommit»,
vilken order av tågklararen kvitteras sålunda:

»Tåg 02 avsändes ej förr än 01 inkommit».

Mom. 8. Förlägges möte från dubbelspår till an-

nat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, förfares jämväl på sätt i mom. 1—5 stadgats, med iakttagande, dels att i ordena i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för det dubbelspår, till vilket mötet förlägges, och dels att bestämmelserna angående den förutvarande mötesstationen i stället skola tillämpas å gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret, och bestämmelserna angående den nya mötesstationen å gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår, till vilket mötet förlägges.

Mom. 9. Tågledaren är oförhindrad att genom en och samma order låta ändra flera, ett visst tåg berörande möten, och skola därvid i denna paragraf givna bestämmelser med hänsyn till de särskilda mötena lända till efter rättelse.

§ 78.

Mom. 1. Skall ändring av ordningsföljden mellan två i samma riktning gående tåg äga rum genom enstaka order, utfärdar tågledaren till begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tågen skola framgå i ändrad ordningsföljd, order enligt följande formulering:

»Låt tåg 02 gå efter 04 till A» (slutstationen för bansträckan, se form. S 8).

Mom. 2. Tågklararen å den station, där den ändrade tågföljden skall börja, skall, därest hinder att verkställa tågledarens order ej förefinnes (jfr mom. 3) till slutstationen (A) och mellanliggande stationer avsända verkställighetsorder enligt följande formulering:

»Tåg 02 går efter 04 till A» (se form. S 8).

Anm. 1. Verkställighetsordern innebär, att tåg 02 skall gå efter 04 till A och därjämte att tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skola framgå å bansträckan eller någon del därav mellan tågen 02 och 04 och i samma riktningar som dessa, skola framgå i sin bestämda ordningsföljd före tåg 04.

Mom. 3. Anser tågklararen å begynnelsestationen, att giltigt hinder för verkställandet av tågleda-

Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order.

rens order föreligger, skall han omedelbart anmäla förhållandet till tågledaren enligt följande formulering:

»Tåg 02 kan ej gå efter 04 till A» och ange skälet härför.

Tågledarens order om ändrad tågföljd har genom denna anmälan förfallit, såvida ej tågledaren, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra giva order om att tågföljdsändringen skall kvarstå. Föreligger hinder för ändringen å slutstationen (A), skall denna härom underrätta tågledaren, vilken har att vidtaga eventuellt erforderlig ny ändring av tågföljden.

§ 79.

*Tågledares
ingripande
vid ny-
tillkom-
met möte.*

Om vid tågförsening eller vid ändring av tågs ordningsföljd vare sig genom ändrad tjänstetidtabell eller enstaka order möte uppkommer för annat tåg, utan att detta möte är angivet i dess tjänstetidtabell, skall tågledaren giva följande order till den station, där möte uppkommer, samt, då så anses lämpligt, även till tidigare av tåget berörd station (B):

»Tåg 02 skall möta 01 i A (mötesstationens namn). (B unr 02).»

Tågklararen i A kvitterar ordern sålunda: »Tåg 02 möter 01 i A.»

Tågbefälhavaren och lokpersonalen å tåg 02 skola skriftligen och mot kvitto delges order om mötet (se form. S 9).

§ 80.

*Benämning
av tåg och
stationer i
order om
ändrad
ordnings-
följd.
Underteck-
nande av
svar i dy-
lika fall.*

Mom. 1. I de uti §§ 76—79 föreskrivna order eller underrättelser skall stationsnamn fullständigt utskrivas.

Mom. 2. Tågklarare är skyldig att själv underteckna kvitto å ändrad tjänstetidtabell eller verkställighetsorder.

§ 81.

*Enkel-
spårdrift
å dubbel-
spår.*

Mom. 1. Vid dubbelspårdrift skola tågen alltid framgå på det vänstra huvudspåret i farriktningen;

utan hinder härav få dock hjälptåg och återgående påskjutningslok framföras å högerspår samtidigt med att tåg framgå å det vänstra huvudspåret.

Mom. 2. Då enkelspårsdrift skall anordnas å dubbelspår, utfärdar tågledaren till begynnelse- och slutstationen för den bansträcka, å vilken enkelspårsdrift skall äga rum (gränsstationerna), order härom enligt form. S 7.

Enkelspårsdriften bör begynna med det första tåg och sluta med det sista tåg, som framgår å högerspår.

Om möte uppkommer vid enkelspårsdriftens början eller slut, skall detta av tågledaren anges i ordern, varvid möte dock endast behöver anges med det sist ankommande tåget, och åligger det den gränsstation, där möte uppkommer, att ombesörja order till möteståget (se form. S 9). I tågledarens order skall jämväl anges under enkelspårsdriften förekommande och vid ordergivningstillfället kända extratåg.

Gäller ordern enkelspårsdrift tillsvidare, skall tågklararen å den station, där möte uppkommer vid dubbelspårsdriftens återupptagande, ombesörja order till möteståget (se form. S 9).

Ordern skall av tågklararna särskilt kvitteras, om de ej personligen mottagit densamma.

Anm. 1. Förestående bestämmelser frántaga ej tågklarare rätten att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående påskjutningslok å högerspår.

Mom. 3. Den gränsstation, från vilken tågen komma att utgå å högerspår, skall vidarebefordra tågledarens order till mellanliggande stationer samt till underrättelsestationen. Gränsstationerna skola ombestyras, att tågbefälhavare och lokpersonal å därifrån på enkelspårssträckan utgående tåg, om möjligt å en föregående station, mot kvitto tilldelas en bestyrkt avskrift eller utdrag av tågledarens order (se form. S 7). I senare fallet skall i utdraget anges tågets ordningsföljd i förhållande till det närmast föregående och det närmast efterföljande tåget.

Mom. 4. När vid enkelspårsdrift å dubbelspår

tåg framgår å högerspår, får ej samtidigt tåg, undantagandes hjälptåg, framgå i samma riktning å det andra spåret.

Mom. 5. Gäller ordern om enkelspårsdrift endast vissa angivna tåg, må dubbelspårsdriften återupptagas utan särskild order, såvitt anledningen till densamma inom bestämd tid bortfallit.

Gäller ordern tillsvidare, skall den av stationerna å ömse sidor om vederbörande bansträcka, som först erhållit i föreskriven ordning lämnad under rättelse, att anledningen till enkelspårsdriften bortfallit, efter överenskommelse med den andra gränstationen, bestämma dubbelspårsdriftens återupptagande. Anmälan härom enligt följande formulering:

»Dubbelspårsdriften A—B återupptages fr. o. m. tåg 01 (tåg 01 möter 02 i A)»,

skall omedelbart tillställas stationen å andra sidan om bansträckan, mellanliggande stationer, underrättelsestationen samt tågledaren. Samtidigt underrättas av gränstationerna de stationer, som eventuellt anmodats delge tågbefälhavare och lokpersonal tågledarens order.

Mom. 6. Om å dubbelspår finnes automatisk signalanordning för väggkorsning, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen, skall, då enkelspårsdrift anordnas och denna ej väntas komma att pågå kortare tid, banmästaren av tågklareraren vid den station, varifrån tåg utgå å högerspår mot väggkorsningen, anmodas att vid sådana väggkorsningar anordna bevakning för de tåg, som framgå å högerspåret. Sedan sådan bevakning anordnats, skall banmästaren härom underrätta de stationer, varifrån tåg skola å högerspåret utsändas å dylika bansträckor.

Är ej dylik bevakning anordnad, skola tågklarerarna å nämnda stationer ombestyras att lokpersonal å tåg, som framgå å högerspåret, erhålla order att vid sådana väggkorsningar iakttaga i § 32, mom. 5, andra stycket föreskriven försiktighet (se form. S 7).

Kap. VII. Banpersonalens underrättande.

§ 82.

Mom. 1. För underrättelser till banpersonalen medelst bantelefon angående vissa anordningar eller rubbningar i driften skall banan, efter samråd mellan trafik- och bansektionsbefälet, indelas i underrättelsesträckor och en station inom varje sådan sträcka utses till underrättelsestation.

Banpersonalens underrättande ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften.

Mom. 2. Underrättelser till banpersonalen skola lämnas enligt omstående tabell.

Anm. 1. Jämväl banmästare må, där så anses lämpligt, underrättas på sätt överenskommes mellan trafik- och bansektionsbefälet.

Mom. 3. Vederbörande trafikinspektör kan bestämma, att i tabellen under b) och c) anbefallda underrättelser till å linjen belägna driftplatser, vägvakter m. fl. i stället för av där angivna stationer skola lämnas av ovannämnda underrättelsestation.

Mom. 4. Tågexpeditörer å underrättelsesträckan skola, om så ej skett på annat sätt, hålla underrättelsestation underrättad om sådana anordningar, som skola delges banpersonalen eller som småfordonsförare måste känna till vid färd å underrättelsesträckan.

Banmästare och ledningsmästare skola lämna underrättelsestation noggrann uppgift å de sträckvakter resp. ledningsvakter, som skola underrättas. Trafikinspektör skall efter samråd med baningenjören lämna underrättelsestation besked om banpersonalens dagliga arbetstid, inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen, ävensom andra omständigheter, som kunna vara av betydelse för underrättelsernas delgivande. Samma uppgifter skola lämnas övriga stationer vid sträckan ifråga.

Anm. 1. Med arbetstid förstås här den tid, varunder banpersonal har att å vardagar enligt fastställd turlista utföra underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen. Erfordras i undantagsfall utförande av dylika arbeten å annan tid, skall banmästaren (ledningsmästaren) meddela detta till underrättelsestationen.

Mom. 5. De i tabellen anbefallda regelbundna påringningarna från underrättelsestation till sträck-

Underrättelse lämnas till	Underrättelse medelst ban-				
	vagnuttagning (§ 32)	extratågs gång eller tågs inställande (§ 36)	återgående påskjutningslok (§ 37)	ändrad tjänstetidtabell (§ 76)	
				varigenom tåget lägges i ett tidigare läge	varigenom tåget lägges i ett senare läge
lämnas banpersonalen i					
1	2	3	4	5	6
a) Sträckvakter och ledningsvakter å underrättelsesträcka	a) av underrättelsestation vid de bestämda regelbundna påringningarna. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 1				a) av underbestämda ringarna
b) Blockposter och bevakade last- och signalplatser å stationssträcka	b) av den station, varifrån vagnarna skola utföras å stationssträckan, eller, om vagnarna skola utföras från lastplats, av den station, varunder lastplatsen lyder. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, varifrån extratåg eller inställt tåg enl. tjänstetidtabellen skall utgå eller skulle hava utgått å stationssträckan. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, där påskjutning börjar. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, varifrån tåget skall utgå å stationssträckan. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, varifrån tåget skall utgå å stationssträckan.
c) Vägvakter, vakter vid rörlig bro ¹ o. banvakter m. fast postställe å stationssträcka.	c)=under b.	c)=under b.	c)=under b.	c)=under b.	c)=under b.

¹ Om bevakning vid rörlig bro ombesörjes av station, skall vakten där

Telefon skall vid				Anmärkingar.
Ändring av möte genom enstaka order (§ 77)	Ändring av ordningsföljd mellan tåg i samma riktning genom enstaka order (§ 78)	vidtagande och upphörande av enkelspårsdrift å dubbelspår (§ 81)	tågförse-ning mer än 15 min.	
nedanstående utsträckning				
7	8	9	10	11
<p>rättelsestation vid de regelbundna påring-</p> <p>b) av den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen först skall vidtaga. Ang. åtgärder om underrättelse ej kunnat lämnas till bevakad driftplats med huvudsignal, se anm. 2.</p> <p>c) av den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen först skall vidtaga.</p>	<p>vid de påring-</p> <p>b) av den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen först skall vidtaga.</p> <p>c)=under b.</p>	<p>a) av underrättelsestation vid de bestämda regelbundna påringningarna. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 1.</p> <p>b) av den station, som först skall utsända tåg å högerspår resp. det avstängda spåret. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.</p> <p>c)=under b.</p>	<p>a) av underrättelsestation vid de bestämda regelbundna påringningarna.</p> <p>c) av den station, varifrån det försenade tåget skall utgå å bansträckan.</p>	<p>Anm. 1. Om underrättelse enl. kol. 2—5 och 9 ang. anordning, som skall komma till utförande å sträckvakternas och ledningsvakternas arbetstid, ej kunnat lämnas dem vid de regelbundna påringningarna, till följd av att förhållandet då ej varit känt för underrättelsestationen, skall denna station ombestyras att lokpersonal och tågchefhavare (tillsyningsman) underrättas om förhållandet innan vederbörande tåg eller vagnuttagning utgår å ifrågakvarande bansträcka (se form. S 10). Dylig underrättelse skall i fall enligt kol. 9 vid enkelspårsdriftens vidtagande endast lämnas till personalen å tåg å högerspår och vid enkelspårsdriftens upphörande endast till personalen å det första tåget å det spår, som varit ur bruk.</p> <p>Anm. 2. Kan underrättelse enl. kol. 2—5, 7 (till vakt vid bevakad driftplats m. huvudsignal) och 9 ej lämnas ifrågakvarande platser och vakter, innan anordning skall komma till utförande, skall lokpersonal och tågchefhavare (tillsyningsman) underrättas om förhållandet, varvid anges, vilka driftplatser resp. vakter ej fått underrättelsen (se form. S 10).</p> <p>Ang. tågs framförande och hastighet i fall, som anges i anm. 1 och 2, se §§ 68, mom. 6 och 69, mom. 6.</p>

alltid underrättas av denna station.

E| vakterna och ledningsvakterna skola medelst allmän signal företagas två gånger varje vardag, en gång före arbetstidens början på morgonen och en gång på middagen, å tid, som trafik- och bansektionsbefälet efter samråd bestämt och bekantgjort; å helgfria lördagar skall påringning dock företagas endast på morgonen. Därvid lämnas sträckvakterna E| och ledningsvakterna besked om vid tillfället kända anordningar av hithörande slag, som skola komma till utförande under tiden intill kl. 8 följande vardag. Om så anses erforderligt kan bestämmas, att dylik påringning skall ske jämväl under frukostrast. Vid andra och eventuellt tredje påringningen lämnas endast sådana underrättelser, som ej lämnats vid föregående påringning samma dag.

Anm. 1. Distriktschefen kan för bandelar med ringa trafik medge, att endast en sådan påringning företages varje vardag. Därvid skall underrättelse lämnas angående vid tillfället kända anordningar, som skola komma till utförande intill tidpunkten för nästa påringning.

Anm. 2. För bandelar med synnerligen livlig trafik må distriktschef föreskriva, att i stället för sådana påringningar vakterna åläggas att hos underrättelsestationen eller, om så ej kan ske, hos närmaste station själva göra sig underrättade om kända anordningar.

E| *Mom. 6.* Sträckvakt (ledningsvakt), som mottagit underrättelse enligt ovanstående, skall snarast möjligt vidarebefordra denna till all å arbetssträckan arbetande personal samt, om tillfälle därtill yppar sig och vederbörande sektionsbefäl ej annorlunda E| bestämt, till banmästaren (ledningsmästaren).

Mom. 7. Finnes vid bestämd tid intet att delge, skall underrättelsestation och i sin tur sträckvakt E| och ledningsvakt lämna besked härom.

Har person, som skall mottaga regelbunden underrättelse, av någon anledning ej blivit underrättad, skall han snarast sätta sig i förbindelse med E| sträckvakten, ledningsvakten eller underrättelsestationen.

Mom. 8. Underrättelsestations skyldighet att E| medelst telefon underrätta sträckvakter och led-

ningsvakter är fullgjord, när i mom. 5 föreskrivna påringningar skett.

Med hänsyn därtill att underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna endast kan lämna underrättelse om sådana anordningar, som vid tiden för påringningen äro kända, åligger det sträckvakterna och ledningsvakterna eller banpersonal, som av dem skola underrättas, att vid behov hos underrättelsestationen eller närmaste station inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, som röra deras verksamhet.

Anm. 1. Ang. påringning till underrättelsestation före färd med småfordon, se § 33, mom. 1 och 3 samt § 34, mom. 2.

Mom. 9. Då så erfordras, kan telefonapparat inkopplas på linjen å arbetsplats, vars läge därvid delges underrättelsestation och de närmaste stationerna å ömse sidor. Denna plats skall ifråga om underrättelser betraktas som fast postställe.

Innan apparaten bortkopplas, skall arbetsledaren härom underrätta nyss nämnda stationer.

Mom. 10. Alla underrättelser, avsedda att bringas till banpersonalens kännedom ävensom övriga anordningar, varom småfordonsförare vid färd å underrättelsesträckan måste äga kännedom, skola å underrättelsestationen samt övriga stationer, som ha skyldighet att underrätta banpersonalen, enligt utfärdade anvisningar införas i telefonbok (form. 307 F och G).

Mom. 11. Underrättelse angående *anordnande* av vagnuttagning, extratåg, återgående påskjutningslok samt tågs tidigareläggning genom ändrad tjänstetidtabell ävensom *vidtagande* och *upphörande* av enkelspårdrift å dubbelspår skall, då bantelefonlinjen är i olag eller särskild order där- om av tågledaren utfärdats, lämnas banpersonalen genom banpost (se form. S 13).

Banpost utsändes för varje stationssträcka av den station, som enligt tabellen under b) och c) skall

medelst bantelefon underrätta å linjen belägna driftplatser, vägvakter m. fl.

Så snart banpost framkommit till stationssträckans andra gränsstation, skall den station, som utsänt banposten, härom underrättas. Är skyndsamhet av nöden, skall efter överenskommelse mellan vederbörande stationer banpost utsändas i båda riktningarna och lättast åtkomliga station underrättas, när banposterna mötts. För framförande av banpost får ej användas signalvakt vid huvudsignal å linjen, ej heller banvakt, som är sysselsatt med sådant reparationsarbete, som för tågens säkra gång ej får avbrytas.

Därest banpost ej utsänts eller ej hunnit delges banpersonalen, gäller vad i tabellen är stadgat angående underrättelse till tågbefälhavare (tillsyningsman) och lokpersonal.

Anm. 1. Om banpersonalen ej hunnit underrättas om extratågs gång och tiderna för detsamma komma att nära eller helt sammanfalla med ett redan anordnat tågs tider, skall tågledaren, då så erfordras, lämna föreskrift, i vad mån tågbefälhavare och lokpersonal å resp. tåg skola underrättas å form. S 10.

Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser.

§ 83.

*Tåg, som
nödgas
stanna å
linjen och
ej kan
utan dröjs-
mål fortsätta.
Vagnar,
som gått
loss från
tåg å
linjen.*

Mom. 1. Om tåg måste stanna å linjen av annan anledning än som i § 72, mom. 4 sagts och det beräknas kunna i sin helhet framföras till framföriggande station, men först sedan 15 min. efter det tågets gångtid å tåganmälningssträckan utgått, skall tågbefälhavaren underrätta övrig tågpersonal samt omedelbart ombesörja följande åtgärder för tågets skyddande (jfr § 67, mom. 9). Har tåget stannat i närheten av ett telefonställe, skall tågbefälhavaren telefonledes underrätta närmast bakomliggande station, som har att ombesörja hinderanmälnans utväxlande. I annat fall skall tågbefälhavaren ombestyra utläggandet av knalldosor bakåt på sätt i § 27 föreskrivits.

Påträffas banvakt, skall denne anmodas utföra signaleringen.

Är orsaken till uppehållet undanröjd, får tåget föras vidare utan att avvakta signalernas indragande. Närmaste station i tågriktningen skall av tågbefälhavaren anmodas ombestyras, att dessa signaler avlägsnas.

Anm. 1. Ang. givande av avgångssignal efter uppehåll å linjen, se § 68, mom. 5.

Anm. 2. Ang. åtgärder vid slangbrott å tryckluftbromsade tåg, se särtryck nr 254 »Driftstekniska bestämmelser», avd. Bt.

Mom. 2. Har tåg stannat å linjen och kan det endast föras tillbaka, må, så vida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas till närmaste station, därvid en signalgivare, visande stoppsignal, skall färdas före tåget, vilket skall sakta följa efter på ett avstånd av omkring 600 m. under upprepade signaler »tåg kommer». Tåget får ej på väg till närmaste station föras förbi annan bevakad driftplats med huvudsignal, förrän tågbefälhavaren av där tjänstgörande platsvakt erhållit besked, att så vitt denne vet, intet hinder för tågets fortsatta gång bakåt förefinnes. Platsvakt vid blockpost får ej lämna sådant besked, med mindre ifrågavarande tåganmälningssträcka är fri och hinderanmälan avlätit.

Visas vid ankomsten till station körsignal från infartssignalen, må tåget införas. I annat fall skall tågexpeditörens tillstånd först inhämtas.

Mom. 3. Har tåg stannat å linjen och kan det endast genom backning och ny fart åter fortsätta, må, så vida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget under upprepade signaler »tåg kommer» sakta föras tillbaka högst 1 000 m. bortom stigningens början, dock aldrig förbi huvudsignal vid bevakad driftplats eller å dubbelspår innanför stationsgränsen utan tillstånd av tågexpeditören, ej heller förbi rörlig bro eller genom längre tunnel. Om tågets bromskraft endast uppgår till vad som föreskrives i § 40, mom. 2 får hastigheten härvid ej överstiga 15 km/tim.

Anm. 1. Fara för dylik backning kan förefinnas, exempelvis om tågets gångtid å tåganmälningssträckan utgått, om vagnavkoppling ägt rum, om livligt trafikerad vägkorsning med dålig sikt förefinnes o. d.

Mom. 4. Har tåg stannat å linjen för annan stoppsignal än från huvudsignal eller hjälpsignal-medel eller från bomsignal och är anledningen till stoppsignalen för tågpersonalen obekant och är ingen tillstädes, som kan giva upplysning, skall tågbefälhavaren, ifall han efter undersökning ej finner någon anledning till fara, låta tåget framgå med en hastighet av högst 10 km/tim., varvid, om så kan ske, sådan bevakning, som i mom. 2 föreskrivits, skall utföras. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått omkring 1 000 m., må bevakningen indragas och föraren, under iakttagande av särskild uppmärksamhet å banan, åter framföra tåget med normal hastighet.

Mom. 5. Om vagnar, som ej äro anslutna till tågets bromsledning, gå loss å linjen från tåg, vars lok drager vagnarna, skola de lossgångna vagnarna om möjligt stoppas av medföljande personal eller av banpersonalen. I mörker och i tät dimma får försök ej göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarna, och får stoppsignal för sådant ändamål således ej heller givas av varken tåg- eller banpersonal. Tåget skall fortsätta till nästa station, varvid föraren har att göra motsvarande anmälan till tågexpeditör och signalvakt, som i § 84, mom. 3 är föreskriven för å linjen kvarlämnade vagnar; dock endast under förutsättning, att detta kan ske utan att därigenom fara för sammanstötning med de lossgångna vagnarna uppkommer.

Vid dagsljus få lossgångna vagnar, som ej äro anslutna till tågets bromsledning, åter tillkopplas och stoppsignal för sådant ändamål givas, endast om med säkerhet är känt, att vagnarna stå stilla.

I fråga om de lossgångna vagnarna skall av den därå befintliga personalen eller av banpersonalen vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrivna i § 84, mom. 3.

Mom. 6. Om vagnar å linjen gå loss från tåg, vars lok skjuter vagnarna, skall tåget under alla förhållanden stanna och de lossgångna vagnarna så vitt möjligt stoppas för att därefter tillkopplas. I dylika fall skall stoppsignal givas av den, som upptäckt, att vagnarna gått loss.

§ 84.

Mom. 1. Hava fordon i tåg urspåret, så att ej någon del av tåget kan föras vidare eller kan av annan anledning tåg å linjen varken föras framåt eller tillbaka, skall tågchefen

*Urspåring
av tåg eller
kvarlämnande
av
vagnar å
linjen.
Hjälptåg.*

1) omedelbart ombestyrta stoppsignalering med knalldosor enligt § 27,

2) underrätta lättast åtkomliga station om förhållandet med begäran om hjälptåg,

3) bispringa i livsfara varande eller skadade människor samt

4) vidtaga åtgärder för att göra banan klar för fortsatt trafik.

Påträffas banvakt, skall denne anmodas att, om knalldosor redan utlagts, jämväl uppsätta bansignaltavlor (i mörker bansignallyktor) men eljest i sin helhet utföra signalering enligt § 27.

Begäran om hjälptåg, som under inga förhållanden får framställas vid mer än en station, skall innehålla uppgift om det ställe, där tåget befinner sig, missödets beskaffenhet och den hjälp, som erfordras. Har tåget stannat å elektrifierad bansträcka, skall om möjligt uppges, om felaktigheten befinnes å lok eller å de elektriska ledningarna för tågdriften.

Befinnes tåg, som stannat å linjen och för vilket hjälptåg begärts, kunna fortsätta, innan hjälptåget anlant, får tåget likväl ej sättas i gång eller stoppsignalering indragas, förrän tågchefen anmält förhållandet till den station, vid vilken hjälptåget begärts och därifrån erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Skall tåget backa, vidtagas i § 83, mom. 2 föreskrivna åtgärder.

E

Mom. 2. Är station, som mottagit i mom. 1 om-

nämnd begäran om hjälptåg, ej tåganmälningsstation, skall tågklarerare tillkallas. Stationen skall omedelbart inträda som tåganmälningsstation och sålunda avlåta hinderanmälan samt underrätta tågledaren och underrättelsestation. Vid behov skall E | underrättelse även lämnas till närmaste omformare- eller transformatorstation samt till banmästaren och övrig berörd banpersonal. Banmästaren skall skyndsamt bege sig till olycksplatsen och där vidtaga de åtgärder, som på honom kunna ankomma.

Befinner sig tåget å den närmaste stationssträckan, skall, om lok finnes till hands eller snart förväntas, hjälptåg, bestående av lok jämte i erforderliga fall hjälpvagn eller annan vagn med nödiga redskap, så fort ske kan av tågklareraren utsändas. Kan hjälptåg ej avsändas från den station, som från tågbefälhavare mottagit begäran om dylikt tåg, skall den på andra sidan av stationssträckan belägna stationen anmodas att, där så ske kan, utsända hjälptåg. Kan ej heller från denna station dylikt tåg utsändas, skall förstnämnda station förbereda närmaste station, där reservlok är förlagt, att detta kan komma att erfordras, ävensom station, där hjälpvagnar finnas. När lok måste tagas från station, som ej är belägen vid den stationssträcka, där tåget stannat, skall tågledaren utfärda order om hjälptågets gång. När hjälptåg anordnas — vare sig av tågklarerare eller tågledare — skall tjänstetidtabell för tåget alltid utfärdas och delges tågpersonalen å form. S 4 (ev. S 5).

Har begäran om hjälptåg framställts hos tågledaren, får tåget ej utan särskild order av denne avsändas från station, till vilken detsamma antingen med eget lok eller med användande av hjälptåg införts.

Anm. 1. De närmare föreskrifterna ang. hjälpberedskap återfinnas i särtryck nr 166 »Bestämmelser ang. hjälpberedskap».

Anm. 2. Ang. åstadkommande av förbindelse mellan banbefålet på olycksplatsen och tågledaren, se § 27, mom. 6.

Mom. 3. Måste till följd av urspårning eller annan anledning vagnar avkopplas från tåg å linjen, skall föraren till framförliggande station införa så stor del av tåget, som tillgänglig bromskraft medger, Tågchefhavaren, vilken skall kvarstanna vid de kvarlämnade vagnarna för dessas bevakning, har att

1) ombestyrta stoppsignalering bakåt med knalldosor enligt § 27,

2) bispringa i livsfara varande eller skadade människor,

3) tillse att å spår kvarlämnade vagnar bliva säkert bromsade eller förstängda, vilket skall utföras, innan den del av tåget, som kan fortsätta sättes i gång, samt

4) vidtaga åtgärder för att göra banan klar för fortsatt trafik.

Är den kvarlämnade tågdelen genomgångsbromsad, skall betryggande antal skruvbromsar tilldragas eller betryggande förstängning anordnas samt dessutom huvudledningen helt tömmas.

Å den tågdel, som fortsätter, får slutsignal ej föras under vägen till nästa station. Föraren skall inberätta händelsen till tågexpeditören vid nyssnämnda station ävensom till platsvakt vid bevakad driftplats med huvudsignal på vägen mellan de kvarlämnade vagnarna och stationen samt till signalvakten vid den ifrågavarande stationens egen infartssignal åt detta håll. Är stationen ej tågänkningsstation, skall tågklarerare tillkallas, vilken har att vidtaga i mom. 2 föreskrivna åtgärder.

Ann. 1. Måste vagnar kvarlämnas å obebakad station, skall platsvakt tillkallas och vagnarna undanföras å sidospår. Skall stationen åter vara obebakad, har platsvakten att vidtaga för sådant fall föreskrivna åtgärder (jfr § 94).

Mom. 4. Har hjälptåg hos tågledaren begärts för tåg, vars lok blivit otjänstbart å station, men sedermera satts i stånd att framföra tåget, får detta ej utan särskild order av tågledaren avsändas från stationen.

§ 85.

*Tågs stop-
pande vid
fara eller
hinder.*

Mom. 1. Iakttages eld å tåg, förskjutning av last, så att tågets säkra framförande äventyras, varmgång, öppen vagnsdörr å personvagn eller annan fara, skall stoppsignal genast givas, utom i det fall, som i § 83, mom. 5 sagts.

Den som givit stoppsignalen, skall skyndsamt underrätta tågchefhavaren om orsaken.

Har eld uppkommit i tåg, skall den vagn, som råkat i brand, snarast möjligt skiljas från de övriga, därest fara för eldens spridning till övriga vagnar förefinnes.

Mom. 2. Den som ser, att stoppsignaler givas till tåg, skall genast upprepa dem, så att de må kunna uppfattas av lokpersonalen. I händelse stoppsignalerna ej uppmärksammas, skall personal å linjen eller stationer anmoda närmaste tjänsteställe i tågets väg att stoppa tåget.

Mom. 3. Om signalen »fara» gives från lok, om eldsvåda uppkommer å banan eller i dennas omedelbara närhet, eller om annan händelse inträffar, som kräver skyndsamt hjälp, skall var och en av personalen, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt bege sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågchefhavaren eller den som eljest utövar högsta befälet.

Mom. 4. Iakttages under tågs gång hinder för annat tåg att framgå å samma spår, skall förhållandet anmälas till närmaste station eller blockpost. Har tåget ej uppehåll där, skall det för ändamålet stoppas.

Iakttager tågpersonal hinder för tåg å bredvidliggande, i bruk varande spår å linjen, och är det tydligt, att hindret ej förut observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och närmaste banvakt eller station i tågets väg underrättas.

Anm. 1. När det upptäcker, att större föremål nedfallit från tåg, skall anmälan ofördröjligen göras till närmaste station för banpersonalens underrättande.

Mom. 5. Om ångdrift måste anordnas å viss bansträcka, å vilken kontaktledning anmäls bristfällig, få ångtåg ej utsändas å dylik sträcka, förrån den samma avpatrullerats av härför av banmästare eller ledningsmästare beordrad person och denne anmält sträckan klar för ångdrift.

Mom. 6. Vid överhängande fara för tåg å elektrifierad linje kan för farans avvärjande frånslagning av kontaktledningsströmmen för vederbörande sträcka ske på sätt, särskilt är föreskrivet.

Anm. 1. Ang. åtgärder från förarens sida när kontaktledning blir spänningslös, se särtryck nr 27 »Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal», § 36.

E