

C. Undantagsbestämmelser.

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

Allmänna föreskrifter.

§ 86.

*Bestäm-
melsernas
tillämplig-
het.
Begrepps-
bestäm-
ningar.* **Mom. 1.** För tågs framförande över obevakade driftplatser — undantagandes automatiska blockposter, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar — skola efterföljande undantag från de för tågrörelse i allmänhet gällande bestämmelser lända till efter rättelse, så vitt ej styrelsen för särskilt fall annat bestämt.

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

§ 87.

*Befogenhet
att bestäm-
ma ang.
driftplats
bevakning
Besiktning.* Distriktschefen skall avgöra, huruvida viss driftplats får lämnas obevakad för tåg.
Innan medgivande i detta hänseende lämnas, skola å platsen vidtagas anordningar, som möjliggöra tillämpning av efterföljande bestämmelser. Dessa anordningar skola därjämte hava av banningenjören, signalingenjören och trafikinspektören besiktigats; över besiktningen skall till distriktschefen avges gemensamt, skriftligt utlåtande, huruvida anordningarna å driftplatsen äro för ändamålet tillräckliga.

§ 88.

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

*Befogenhet
att bestämma
ang.
tågrörelsen.*

Anm. 1. Förestående bestämmelser frångå ej tågklararens rätten att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående påskjutningslok över obevakad driftplats å stationssträcka.

Mom. 2. Då en driftplats tillfälligt skall lämnas obevakad för ett tåg, eller då en driftplats tillfälligt skall vara bevakad för ett tåg, för vilket den enligt tjänstetidtabellen skulle varit obevakad, skall tågledaren härom utfärda order till driftplatsen i fråga, vilken underrättar de båda närmaste, på ömse sidor om densamma belägna tåganmälningsstationerna och i erforderliga fall ordergivningsstationen (jfr dock § 59, mom. 2). Tågbefälhavaren och lokpersonalen å vederbörligt tåg skola underrättas om förhållandet av ordergivningsstationen eller, därest så ej kan ske, genom annan lämplig station (se form. S 11).

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

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

§ 89.

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

Mom. 2. Fordon får vara uppställt endast å sådant spår, från vilket det medelst spårspärr eller

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

skyddsväxel kan hindras att inkomma i det spår, varå tåg skall framgå. Om grusgropsspår, industri-spår, bispår eller huvudspår från annan bana ansluter till driftplatsen, skall spårspärr eller skyddsväxel finnas anordnad, som kan hindra fordon att från nämnda spår inkomma i det spår, varå tåg skall framgå.

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

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

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

Mom. 6. Huvudsignal, förbi vilken tåg skall framgå, skall normalt visa körsignal. Huvudsignalen får ej vara fastlåst i körställning, utan den skall när som helst kunna återställas till stopp.

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

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

Mom. 8. Å driftplats, där växlar och spårspärrar ej äro förreglingsbara, och på grund härav enligt mom. 3 låsning medelst kontrollås är anordnad,

skola nycklarna till samtliga dessa lås göras beroende av ett särskilt kontrollås (K 16), som måste upplåsas, för att nycklarna till växlarna och spårspärrarna skola bliva fria.

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

§ 90.

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

*Kontroll-
låsnnycklars
och reserv-
nycklars
förvarande.*

Mom. 2. Huvudnyckel, som utlämnats till viss driftplats, får handhas endast av tågexpeditören personligen. Dylig nyckel får utlämnas till annan person endast i den ordning i § 93 mom. 2 föreskrives.

Mom. 3. Om huvudnyckel förkommit, skall skriftlig anmälan därom ofördröjligen avlåtas till trafikinspektören av den, som är ansvarig för nyckeln.

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

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

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

§ 91.

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

Mom. 2. Vid driftplats, där växlarna och spårspärrarna ej äro förreglade utan endast låsta medelst kontrollås enligt § 89, mom. 3 får hastigheten ej överstiga 40 km/tim., såvitt distriktschefen efter prövning för varje särskilt fall ej anser lägre hastighet erforderlig.

Mom. 3. Har lokpersonalen mottagit underrättelse, att föreskriven anmälan »fri genomfart» (se § 95, mom. 4) saknas från obevakad driftplats, får tåget ej framföras förbi driftplatsen med större hastighet, än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det att tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim.

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

§ 92.

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

med större hastighet än att föraren kan tillräckligt tidigt stoppa tåget, om växel skulle ligga i oriktigt läge eller huvudspåret ej skulle vara hinderfritt.

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

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

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

§ 93.

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

Huvudnyckels utlämnande m. m.

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

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

Hinderanmälan behöver ej utväxlas i sådana fall, då vederbörliga växlar och spårspärrar äro genom

blockering låsta från närmaste stationer, varvid enligt mom. 1 låsning medelst huvudnyckel ej erfordras.

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

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

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

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

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

§ 94.

Mom. 1. Vid driftplats, som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg, skall tågexpeditören, kort innan bevakningen upphör, utföra inspektion av det spår, varå tåg skall framgå, medan driftplatsen är obevakad, för att utröna att intet hinder för tågs framförande finnes. Vid denna inspektion

*Åtgärder
innan be-
vakning
upphör.*

skall, förutom vad som finnes bestämt i § 55, mom. 3, särskilt tillses:

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

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

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

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

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

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

att föreskrivna åtgärder blivit vidtagna beträffande å driftplatsen förekommande vägkorsningar,

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

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

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

Mom. 2. Vederbörliga huvudsignaler skola där-
efter ställas till kör, varvid, om mer än en infarts-
signal skall ställas till kör, beroendet mellan om-
ställningsanordningarna till dessa signaler, om så

erfordras, undanröjes medelst därför avsedd anordning. Det skall tillses, att huvudsignalerna visa riktig, tydlig och fullständig körsignal.

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

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

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

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

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

Mom. 5. Under den tid, då driftplats av här ifrågavarande art är obevakad för tåg, får varken växel i genomfartslågvägen, växel i huvudspåret å

linjen eller växel eller spårspärr, som skall skydda tågvägen resp. huvudspåret, rubbas ur sitt läge och ej heller flyttning av fordon eller annan åtgärd vidtagas, som kan medföra ändring av de i mom. 1 anbefallda åtgärderna.

§ 95.

Mom. 1. Under den tid, då driftplats är obehövad för tåg, skola vid enkelspårdrift de båda närmast på ömse sidor om platsen belägna tåg-anmälningsstationerna utväxla utförlig tåganmälan, även om nämnda anmälan eljest ej behöver utväxlas. Vid dubbelspårdrift skall likaledes utförlig tåganmälan utväxlas; dock att dylik tåganmälan endast behöver utväxlas för det första tåg, som skall framgå å resp. huvudspår under den tid driftplatsen är obehövad, såvida anmälan »fri genomfart» mottagits.

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

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

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

Mom. 4. Har anmälan »fri genomfart» ej i föreskriven ordning ingått, skall tågklararen ombe-

styra, att lokpersonalen å varje berört tåg under-
rättas härom (se form. S 10).

§ 96.

*Bevaknings-
återupp-
lagande.* *Mom. 1.* När bevakning åter skall vidtaga vid driftplats, som varit obebakad för tåg, skall upplysning om tågläget först inhämtas från någon av de närmast på ömse sidor om driftplatsen belägna tåganmälningstationerna. Inträder samtidigt med bevakningsskyldighet även tåganmälningsskyldighet för driftplatsen, får »klart» i förekommande fall ej anmälas för något tåg, förrän nöjaktig upplysning härutinnan inhämtats.

Mom. 2. När bevakningsskyldighet inträder och sedan upplysning om tågläget inhämtats, skall varje till kör ställd huvudsignal utan dröjsmål återställas till stopp. Har beroendet mellan olika huvudsignaler varit upphävt, skall detta återställas och vederbörande nyckel inläggas på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe. Linjeblockanordningar skola inkopplas och ställverksanordningarna ävensom omkopplare till bantelefonledning återställas i resp. normallägen.

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

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.

§ 97.

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

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

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

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

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

b) För varje särskilt bispår skola de bispårståg, som därå skola framgå, såvitt desamma kunna på förhand bestämmas, uppföras å en förteckning, som skall utdelas och kvitteras på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

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

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

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

Angående tågvägsinspektion skola lokala föreskrifter utfärdas.

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

f) Största tillåtna hastigheten får ej överstiga 30 km/tim. Tåget skall utrustas med verksam broms

enligt föreskrifter, fastställda av trafikinspektören och maskiningenjören gemensamt.

g) Slutsignaler erfordras ej. Tågbefälhavaren är ansvarig för att fordon ej lämnas å bispåret.

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

i) Tågrapport från tågbefälhavaren behöver ej avges.

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

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

§ 98.

*Tågloks
bemanning
med enbart
förare.*

Bemanning av tåglok med enbart förare får efter medgivande av distriktschefen äga rum under följande villkor.

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

Mom. 2. Tåg, för vilket § 40, mom. 5 ej är tillämpligt, skall tillhöra någon av bromsgrupperna I eller II och, om det medför resande, vara enbart genomgångsbromsat.

Mom. 3. Om särskild tågbefälhavare medföljer tåget, skall han uppehålla sig i vagn med lätt åtkomlig nödbroms. Under tågs avgång från driftplats skall han hava placerat sig så, att han kan iakttaga av tågexpeditören given stoppsignal och så, att han kan omedelbart åtkomma nödbromsen.

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

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

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

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

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

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

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

§ 99.

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

Tåg utan särskild konduktörspersonal.

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

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

3) Motorvagnståg.

Mom. 2. Härvid skall följande iakttagas:

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

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

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

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

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

f) Samtliga de åligganden, vilka av tågbefälhavaren skola utföras å utgångs- eller annan station, såsom kontroll över tågets sammansättning, koppling och utrustning, bromskraftens fördelning och bromsprovets utförande, underrättelse till föraren jämlikt § 66, mom. 4 b) (å form. nr 359 e) samt kontroll å bromskraften vid vagnavkoppling från tåg enligt § 32, mom. 1, skola övertagas av stationär personal. Annan tjänstehavare än tågexpeditör får endast enligt arbetsordning eller särskild order utföra ifrågavarande åligganden. Anbefalld underrättelse till tågbefälhavaren, när bromsprov och

vagnavsugning utförts, skall ej lämnas till föraren utan till tågexpeditören.

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

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

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

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

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

Gälla ej vid tillämpning av militärtidtabell; dock med rätt för trafikinspektör att, där så kan ske utan hinder för trafikens tidtabellsenliga skötande, bestämma, att föreskrifterna i av honom till omfattning, tid och bandelar bestämd utsträckning fortfarande må tillämpas.

§ 100.

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

*Trafikering
av trafik-
svaga ban-
delar.*

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

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

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

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

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

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

Vid tågets ankomst till driftplatsen (N) skall tågbefälhavaren personligen från framförliggande tåganmälningsstation inhämta anmälan »0 in»

resp. »hindret undanröjt» samt anmälan »klart 0» till denna station eller eventuellt annan driftplats på vägen dit. Avskrift å form. S 12 av anmälan »klart 0» o. s. v. skall av tågchefhavaren mot kvitto lämnas lokpersonalen, innan tåget får avgå.

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

Mom. 6. När vid bandisposition eller uttagning av A-fordon obehövad driftplats utgör gräns för dispositionen, åligger det, om ej av trafikinspektören annorlunda bestämts, banavdelningens personal att där ombesörja uppsättandet och borttagandet av föreskrivna stoppsignaler, vilka även vid uttagning av A-fordon alltid skola anordnas enligt § 29, mom. 5, och därom göra anmälan till de båda å ömse sidor om driftplatsen belägna tåganmälningsstationerna. Station, som erhållit tillstånd till bandisposition, skall ombesörja, att vederbörande banavdelningens personal erhåller bandispositionsorder.

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

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

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

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

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

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

c) Högst tio vagnar få tillkopplas framför lok; dock att, därest mer än fem vagnar tillkopplas, den främsta vagnen skall vara försedd med verksam broms.

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

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

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

g) Borttagandet av i § 29, mom. 5 föreskrivna stoppsignaler, som får ske, när tågpersonalen delgivits under e) här ovan nämnd order, skall vid

obevakad driftplats verkställas av tågchefen eller på dennes order av tillsyningsmannen.

h) Gränsstation för den disponerade sträckan, som ej är tåganmälningsstation och varifrån tåget skall i och för vagninskjutningen ingå å dispositionssträckan; behöver ej vara bevakad vid tidpunkten för dispositionens upphörande.

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

j) Tågchefen skall förvissa sig om att tillräcklig bromskraft förefinnes och att bromsarna äro brukbara.

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

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

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

Mom. 8. Tågmöte och tågförbigång må äga rum vid obevakad driftplats. Härvid skall — såvitt styrelsen ej för särskilt fall annat bestämt — förfaras sålunda.

Vid tågmöte skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln; dock gäller detta ej det senare ankommande tåget, om redan vid dess ankomst signal till växlingsrörelse på sätt här nedan föreskrives gives av det andra tågets tågchef. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämnt nummer — inväxlas snarast ske kan av tågchefen å sidospåret eller, då fråga är om i tidtabellen för tåget angivet tågmöte; å det i tidtabellen bestämda spåret (jfr mom. 9 d). Under ingåendet skall, för varskoende av

tågbefälhavaren å det mötande tåget, signalen »tåg kommer» givas med visslan. Det sist ankommande tåget får ej ingå å platsen, förrän det första inkommit och där stannat, samt från dess tågbefälhavare, som i förekommande fall genom växelomläggning klargjort det andra tågets infartstågväg. signal till växlingsrörelse givits åt detsamma.

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

Vid tågmöte och tågförbigång å obebakad driftplats skall tåganmälan i tillämpliga delar utväxlas och delges på sätt i mom. 4 och 5 föreskrivits med det undantag, att vid tågmöte »0 in» vid mötesplatsen av resp. tågbefälhavare endast anmäles till *bakomliggande* station. I fråga om i tjänstetidtabell intaget tågmöte behöva avskrifter av de utväxlade tåganmälningarna ej delges lokpersonalen.

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

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

Tågbefälhavaren delger lokpersonalen tågledarens order samt inhämtar av tågklareraren vid endera av berörda tåganmälningstationer besked, huruvida hinder för tågmötesändringen föreligger, varefter, om dylikt hinder ej förefinnes, tågbefälhavaren och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarna vid nyssnämnda stationer och, om tåget befinner sig på driftplats å linjen, avsändes av tågbefälhavaren. Denne skall därefter dels till vederbörande tågklarerare avge å form. S 12 nedskrivnen an-

mälan »klart 0» för det andra tåget till den driftplats, dit mötet sålunda blivit förlagt, dels lämna lokpersonalen en avskrift av denna anmälan.

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

b) Om möte förlägges från obehövad driftplats till station, ställes tågledarens förlägningsorder endast till tågklarerarna å de tåganmälningsstationer, som ligga å ömse sidor om den förutvarande mötesplatsen. Verkställighetsordern ställes förutom till tågklareraren å den på andra sidan om förutvarande mötesplatsen belägna tåganmälningsstationen även till tågchefen å det tåg, som skall framgå till ny mötesstation. Sedan tågchefen mottagit verkställighetsordern, skall han genom endera av tåganmälningsstationerna å ömse sidor om den förutvarande mötesplatsen förskaffa sig kännedom om lydelsen av tågledarens förlägningsorder, kontrollera, att verkställighetsordern överensstämmer därmed, och därefter mot kvitto delge lokpersonalen verkställighetsordern.

c) Om möte förlägges från obehövad driftplats till annan dylik plats, skall tågledarens förlägningsorder ställas till tågklarerarna vid de å ömse sidor om de nya och förutvarande mötesplatserna belägna tåganmälningsstationerna ävensom till tågchefen å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen. Nämnda tågchefen delger lokpersonalen tågledarens order, varefter, om hinder för det ifrågasatta nya tågmötet ej anses föreligga, tågchefen och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågklarerarna vid ovan nämnda stationer samt till tågchefen å det tåg, som skall framgå till ny mötesplats. Sistnämnda tågchefen

havare skall genom en av här nämnda tåganmälningsstationer förskaffa sig kännedom om lydelsen av tågledarens förläggningsorder, kontrollera, att verkställighetsordern överensstämmer därmed, och därefter mot kvitto delge lokpersonalen verkställighetsordern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mom. 13. Huvudnyckel skall medföras av tåg-befälhavaren å varje tåg, som utgår å bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tågklareren vid tågets utgångsstation å bandelen mot kvitto utlämnas till tågbefälhavaren, vilken har att efter återkomsten till denna utgångsstation eller annan av trafikinspektören bestämd station överlämna densamma till tågklareren, ävenledes mot kvitto. Nyckeln skall dessutom i och för kontroll uppvisas för alla för tåget tjänstgörande tågklarere.

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

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

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

Huvudnyckel må av station tillfälligtvis utlämnas till banmästare (banförman), arbetsledare, signalreparatör eller tillsyningsman vid vagnuttagning. Huvudnyckel, som av station eller banmästare (banförman) utlämnats, vilket alltid skall ske mot kvitto för varje gång, behöver ej vara återlämnad till station (banmästare, banförman), då hinderanmälan återkallas, under förutsättning, att hithörande

föreskrifter i § 93 i övrigt äro uppfyllda och anmälan härom åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

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

Mom. 15. Då tågledaren medgivit, att reservhuvudnyckeln å obebakad plats får uttagas, vilket endast får ske i nödfall, skall han härom underätta en av tåganmälningsstationerna å ömse sidor, vilken har att, så vitt tågledaren ej medgivit befrielse härifrån, i vanlig ordning avlåta hinderanmälan. Denna får ej återkallas, förrän anmälan erhållits från den, som uttagit nyckeln, att densamma ånyo intagits å platsen och att hinder för tågs framförande förbi platsen ej föreligger. Nyckeln får ej ånyo tagas i bruk, utan att nytt tillstånd därtill lämnats. Nyckeln skall fortast ske kan plomberas.

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

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

Barsebäckshamn—Sjöbo;

Skövde—Karlsborg;

Vansbro—Särna;

Orsa—Brunflo;

Sveg—Hede;

Östersund—Sorsele;

Forsmo—Hoting;

Sollefteå—Lökom och Veda—Ålandsbro;

Mellansel—Örnsköldsvik C;

Umeå—Holmsund;
 Hällnäs—Storuman;
 Bastuträsk—Rönnskär;
 Boliden—Slind;
 Jörn—Arvidsjaur—Sorsele;
 Älvsby—Piteå;
 Boden C—Karungi;
 Haparanda—Övertorneå;
 Gällivare—Jokkmokk—Arvidsjaur
 samt beträffande *mom.* 7 å bandelarna:
 Kristinehamn—Mora;
 Nyhyttan—Finnsyttan;
 Mora—Orsa;
 Orsa—Bollnäs;
 Bräcke—Storlien;
 Jämtl. Sikås—Hammerdal;
 Ulriksfors—Strömsund;
 Bräcke—Långsele;
 Långsele—Sollefteå;
 Lökom—Nyland och Ålandsbro—Härnösand;
 Långsele—Boden C.;
 Vännäs—Umeå;
 Gällivare—Kiruna C.

se flg. 6.

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

§ 101.

Ändring nr 1.

Sist i § 19 tillkommer följande:

Vid tillämpning av militärtidtabell må slutsignal visas genom *en* lykta eller *en* skärm, uppsatt å högra sidan i tågets farriktning.

Ändring nr 2.

Sist i § 22 tillkommer följande:

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

Ändring av säkerhetsordningen vid tillämpning av militärtidtabell.

Ändring nr 3.

I § 35 tillfogas efter mom. 3 följande:

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

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

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

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

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

Extratåg erhåller ingen särskild beteckning.

För utdelning till stationerna skall trafikinspektör upprätta tabell över tågspår för de i den grafiska militärtidtabellen upptagna tågen ävensom tabeller över bromsgrupper och bromstal för tåg i sådana fall, då uppgifter därom saknas i grafiska militärtidtabellerna eller då i dessa tidtabeller

intagna uppgifter ej överensstämma med föreskrifterna i § 40.

Ändring nr 4.

Till § 36, mom. 1 fogas följande:

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

Ändring nr 5.

Till § 36, mom. 2 fogas följande:

Anm. 2. Vid tillämpning av militärtidtabell kommer i vissa fall delgivningen av tågledarens order ej att ske å form. S 5. Beträffande överlämnande till tågchefhavare och lokpersonal av tjänstetidtabeller för extratåg, se § 101, ändring nr 3.

Ändring nr 6.

I § 39, mom. 4 tillfogas följande:

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

Ändring nr 7.

I § 41 tillkommer följande:

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

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

Ändring nr 8.

I § 55, mom. 6 tillkommer följande:

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

se flg. 6.