

# KOMMENTAR TILL 1936 ÅRS SÄKERHETSORDNING

---

Centraltryckeriet  
Esselte ab. Stockholm 1936

**Kortfattad redogörelse för de i sak mera väsentliga skiljaktigheterna mellan 1936 års »Säkerhetsordning vid statens och enskilda järnvägar» och 1921 års »Tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift».**

*(I framställningen har hänsyn icke tagits till de tillägg och ändringar, som efter särskild framställning fastställts för olika järnvägar.)*

---

Benämningen *Tjänstgöringsreglemente (Tjr)* har utbytt mot benämningen *Säkerhetsordning (Säo)*.

I Tjr intagna föreskrifter ang. personalens tjänsteplikter (§§ 1, 3, 5—7) och vissa allmänna anordningar (§§ 89, 90, 93, 94, 96 och 97) ävensom ang. säkerhetsåtgärds vidtagande (§ 29) återfinnas ej i Säo.

---

*Anvisningarna under »Att observera» böra noga uppmärksammas, då de äro av stor betydelse för bestämmelsernas rätta tillämpning.*

---

Säo har uppdelats — förutom i särskilda avdelningar intagna kunskapsfordringar och begreppsbestämningar — i trenne huvudgrupper:

- A. Signalföreskrifter.
- B. Säkerhetsföreskrifter.
- C. Undantagsbestämmelser.

Dessa huvudgrupper ha i sin ordning kapitelindelats sålunda:

### A. *Signalföreskrifter.*

- Kap. I. Allmänna bestämmelser.  
 » II. Signalmedel och signaler å linje och stationer.  
 » III. Signalmedel och signaler å järnvägsfordon och småfordon.

### B. *Säkerhetsföreskrifter.*

- Kap. I. Allmänna bestämmelser.  
 » II. Banans klarhållande. Vagnuttagning och rörelser med småfordon.  
 » III. Anordnande och inställande av tåg. Anordnande av påskjutning.  
 » IV. Tågs sammansättning.  
 » V. Tågs expedierande och framförande.  
 » VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd. Enkelspårsdrift å dubbel-spår.  
 » VII. Banpersonalens underrättande.  
 » VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser.

### C. *Undantagsbestämmelser.*

- Kap. I. Bestämmelser angående tågs framförande över obevakade driftplatser.  
 » II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.  
 » III. Föreskrifter angående tågloks bemanning med enbart förare.  
 » IV. Föreskrifter angående tågs framförande utan särskild konduktörspersonal.  
 » V. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.  
 » VI. Bestämmelser innefattande ändringar i säkerhetsordningen att komma till användning vid tillämpning av militärtidtabell m. m.  
 » VII. Föreskrifter angående framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

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

### Kunskapsfordringar.

Dessa bestämmelser, som tidigare intagits i vederbörande personalinstruktioner, hava nu överförts till Sjö och i samband därmed i erforderliga delar kompletterats med hänsyn till nytillkomna bestämmelser.

### Begreppsbestämningar.

Följande begrepp i »Förklaringar» i Tjr ha aningen fått ändrade definitioner eller borttagits i Sjö:

5. *Linjen*: Den del av banan, som ligger inom obevakade stationsgränser, räknas till linjen.
6. *Station*: Den allmänna definitionen å station har i Sjö ändrats till *driftplats*. Med hänsyn till bevakningen uppdelas begreppet »station» i *bevakad* och *obevakad*.
8. *Lastplats*: Bestämmelsen att sådan plats ej är avsedd för tågmöte eller tågförbigång har slopats.
11. *Blocksträcka*: Begreppet har slopats i Sjö; se *Blockpost*.
12. *Tåg*: Till tåg hänföres även fyrhjulig motordressin, som framföres under form av tågrörelse. Begreppsbestämningen har dessutom uppdelats i: *ordinarie tåg*, *extratåg* och *hjälpåg*.
13. *Tågväg*: Begreppsbestämningen har kompletterats med *genomfartstågväg*.
14. *Förreglad växel* benämnes i Sjö *Förreglingsbar växel eller spårspärr*.
17. *Stationsområde* definieras under *Stationsgräns*.

Rörande de nytillkomna begreppsbestämningarna må följande framhållas.

Till *arbete av klass A* hänföres jämväl sådana arbeten och transporter i tunnel eller snögalleri.

som ej i och för sig anses medföra hinder för tågs framförande, men som likväl kunna utgöra fara för personal eller tågrörelse (jfr Tjr § 31:1).

Benämningen *linjedisposition* i Tjr innefattas i begreppsbestämningen *bandisposition* i Sjö. Detta motiveras därav, att bandispositionen ej inskränkes till linjen utan jämväl kan gälla spår å station (jfr Tjr § 31:3).

Med hänsyn till de många nya typer av fordon, som efter hand kommit till användning, har särskild uppdelning av dessa fastställts i tvenne grupper: *järnvägsfordon*, dit således även lok och lokomotorer räknas, samt *småfordon*.

I syfte att uppdraga skarpare gränser mellan olika slag av småfordon uppdelas dessa i tre klasser, A-, B- och C-fordon. De tyngst belastade småfordonen, som kunna utgöra fara för tåg, hänföras till A-fordon och de lättaste till C-fordon. Fyrhjuliga motordressiner och trallor räknas som B-fordon, då de äro olastade eller transportera endast personer. För trehjulig har medgivits, att den får hänföras till C-fordon, om den kan genom tippning omedelbart undanföras från spår av en man.

Småfordon få utföras å linjen endast av *småfordonsförare*.

*Rälsbuss* (se § 102, mom 1) intar en särställning, då dit hänföres motorvagnsliknande, för allmän trafik avsett fordon, som ej är utrustat med normal stöt- och draginrättning och som i regel framföres av annan personal än lokpersonal (rälsbussförare).

*Styrelsen* avser för enskilda järnvägar Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Station, som har åliggande att delgiva order till tågpersonal, benämnes *ordergivningsstation*, och station, som har till åliggande att underrätta banpersonal om förhållanden å viss bestämd bansträcka samt att på anfordran lämna upplysningar till småfordonsförare, benämnes *underrättelsestation* (jfr § 82, mom. 1).

Bland nya beteckningar hänförande sig till sä-

kerhetstjänsten äro vidare att märka *tågklararare* och *platsvakt*. Såsom gemensam beteckning för dessa har införts benämningen *tågexpeditör*.

## A. Signalföreskrifter.

### § 1.

Bestämmelse om att inga andra än fastställda *Tjr § 28.* signalmedel få användas har intagits, emedan det förekommit, att signalmedel av olämplig konstruktion kommit till användning.

### § 2.

Antalet knalldosor å driftplats fixeras, varjämte *Tjr §§ 26, 45.* bestämmes att de, som ej erfordras för den löpande tjänsten (bandisposition m. m.), skola förvaras under plombering samt att deras användbarhet skall kontrolleras genom årliga stickprov å viss angiven tid.

Personal å driftplats skall ovillkorligen äga kännedom om var knalldosorna hållas förvarade.

### § 3.

I syfte att förhindra oavsiktlig signalgivning hava *Tjr § 25.* vissa försiktighetsmått föreskrivits, och gäller detta särskilt i fråga om signal med färgat sken från handsignallykta.

### § 4.

Bestämmelser om signals åttlydnad hava intagits i Sjö.

### § 5.

Bestämmelserna i huvudsak oförändrade. *Tjr § 27.*

### § 6.

Signalmedlen uppdelas i följande huvudgrupper: *Tjr §§ 8, 17.*

I. *Fasta signalinrättningar*, vartill räknas

a) huvudsignaler,

- b) försignaler,
- c) spårspärrsignaler.

## II. Signalmärken.

### III. Signalredskap.

Under grupp I, fasta signalinrättningar, benämnes semafor med en vinge på vardera sidan om masten »T-semafor».

Observera att *skivsignal* ej förekommer i Sjö.

Med hänsyn till den ökade användningen av ljussignaler har det ansetts lämpligt uppdelade dylika signalers benämning i: huvudljussignaler, ljusförsignaler (infarts- eller utfartsförsignaler), rangérsignaler och dvärgsignaler; bland de sistnämnda märkas infarts- och utfartsdvärgsignaler. Ang. olika signalbilder från dvärgsignal se bil. 1 sid. 68, 69. Manöversignal förekommer ej i Sjö. Försignal enligt Tjr har sin motsvarighet i Sjö skivförsignal. Försignalvinge, i förekommande fall avsedd att anbringas å infartssignals mast, ävensom ljusförsignal å huvudljussignal för infart, ange den signalbild utfartssignalen visar.

En ny spårspärrlykta nr 2, avsedd att användas vid elektrisk drift, finnes intagen i Sjö, och har därför spårspärrlyktan i Tjr erhållit benämningen spårspärrlykta nr 1. Motsvarande spårspärrskärmar nr 1 och 2 finnas också intagna.

Samtliga signalmärken äro nya utom det vid dimma föreskrivna lystringsmärket.

Följande nya signalredskap hava tillkommit: signalstav, huvudsignaltavla (vilken jämte motsvarande handsignallykta gemensamt benämnes »hjälp-signalmedel»), vågsignalskärm, sirén och vissla. Dessutom hava i vissa fall ändrade benämningar införts.

Försignal bestående av ljussignal kan i vissa fall även visa rött sken, fast eller blinkande, och övergår försignalen därvid att få karaktären av *huvudsignal*.

Rangérsignal visande tre ljuspunkter användes vid växlingsrörelser över växlingsvall.

Å uppehållsmärke finnes antingen enbart bokstaven U eller ock siffror angivande tiotal. Finnas i samma tågväg flera uppehållsmärken, skola samtliga utom det sista vara försedda med siffertal. Finnas flera uppehållsmärken skall tåget stoppas på lämpligt avstånd från det märke, som närmast svarar mot tågets axelantal. Uppehållsmärken gälla ej för godståg.

Påstigningsmärke användes å obebakade eller obemannade driftplatser, där tåg med behovsuppehåll skall stanna för resandes påstigning. Påstigningsmärket skall av den resande vridas tvärs för spåret, när tåget skall stoppa för påstigning.

Ogiltighetsmärket får endast användas å nyuppsatt fast signalinrättning, som ännu ej tagits i bruk.

Avgångssignal till tåg skall vid dagsljus vid station och blockpost av tågexpeditören givas med signalstav. Tågbefälhavare och platsvakt vid andra driftplatser skola som hittills giva avgångssignal med armen förd i cirkel.

Benämningen *handsignaler* har slopats.

### § 7.

Bestämmelserna om personalens underrättande i *Tjr § 9.* fråga om vissa signalinrättningars uppförande, förändring eller indragning hava utvidgats och omfattar jämväl vissa signalmärken.

### § 8.

För *stoppsignal* till tåg har föreskrivits, att sådan *Tjr §§ 10, 81.* signal med semafor, försedd med flera vingar, skall givas med *översta* vingen ställd vågrätt. Dessutom kan stoppsignal givas på följande nytillkomna sätt:

med huvudljussignal eller ljusförsignal, visande rött sken, fast eller blinkande,

med röd huvudsignaltavla (i mörker rött sken från handsignallykta),

med spårspärrsignal,

av signalgivare, som befinner sig å fordon i rörelse, vid dagsljus genom ena armen sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet.



Å driftplats, där signal från tågexpeditören ej kan uppfattas av lokpersonalen, kan stoppsignal givas med särskild ljusanordning.

När vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg framföres å högerspår och signalvakt eller dvärgsignal saknas vid stations yttersta växel eller motsvarande punkt vid annan driftplats, gäller detta även som stoppsignal.

### § 9.

*Tjr §§ 10:2, 14.* För *varsamhetssignal* till tåg ha fastställts följande nya signaler:

med grönt blinkljus från ljusförsignal,

med grönt blinkljus å huvudljussignal, angivande att efterföljande fast signalinrättning visar »stopp»,

med försignalvinge, ställd vågrätt och i mörker med grönt blinkljus, från till vingen hörande lykta eller med grönt blinkljus å utfartsförsignal å huvudljussignal för infart, därmed angivande att efterföljande fast signalinrättning för utfart visar »stopp»,

med grönt blinkljus å infarts- eller utfartsdvärgsignal,

med två ofärgade ljuspunkter å dvärgsignal i 45 graders vinkel åt vänster, enl. fig. 11 c,

vid infart å sidotågväg med semafor genom två eller tre semaforvingar i 45 graders ställning och i mörker motsvarande antal gröna sken eller ock med huvudljussignal genom två eller tre fasta gröna sken under varandra,

med grön huvudsignaltavla (i mörker grönt sken från handsignallykta),

med vågsignalskärm.

### § 10.

*Tjr §§ 12: 2, 13.* För *körsignal* till tåg ha fastställts följande nya signaler:

med huvudljussignal,

med dvärgsignal enligt fig. 11 b och c, (observera fig. 11 c även »varsamhet» enl. § 9),

med infarts- och utfartsdvärgsignal enligt § 6, anm. 7 och § 9 c,

med grön huvudsignaltavla (i mörker grönt sken från handsignallykta). Se § 9 h.

Signalbild med två eller tre vingar eller sken vid infart från semafor eller huvudljussignal innebär därjämte »varsamhet».

Om allt är klart för tågets intagande, skall kör-signal vid mötes- eller förbigångsstation ges utan att avvakta signalen »tåg kommer».

Tjr bestämmelse om körsignal av bevakande vakt har slopats.

### § 11.

För *avgångssignal* till tåg har införts:

*Tjr § 16.*

vid dagsljus, signal med signalstav. Staven skall hållas väl sträckt uppåt och föras *sakta* fram och åter i sidled.

För ernående av större säkerhet har föreskrivits, att avgångssignal ej får givas enbart muntligen.

Å driftplats kan avgångssignal, då särskilda förhållanden så påkalla, givas med en ljusanordning, visande bokstaven »A».

### § 12.

Paragrafen innefattar förutom signaler för växlingsrörelse även signaler vid vagnuttagning och färd med småfordon.

*Tjr § 18.*

Utvidgade föreskrifter för signalen »stopp» hava utfärdats.

Signalen »sakta» kan vid dagsljus även givas med utvecklad grön signalflagga.

I vissa fall gives även signalen »varsamhet».

I anm. 1 till mom. 3 har intagits ett förtydligande beträffande signalen »sakta», varav framgår, att sedan hastigheten nedbringats till den avsedda, sakta-signal ej längre skall visas. Hastigheten skall bibehållas oförändrad tills nästa signal gives.

Om en rörelse redan från början skall utföras med låg hastighet, skall signalen föregås av en sakta-signal (anm. 2 till mom. 3).

Skillnaden mellan signalen »varsamhet» och signalen »sakta» är sålunda, att vid den förstnämnda sig-

nalen farten skall nedbringas till en viss föreskriven hastighet och så bibehållas, tills det farliga stället passerats, under det att vid sakta-signal hastigheten skall minskas, så länge denna signal visas.

Ny signal »kopplet» har införts. För att denna skall bliva bättre synlig har föreskrivits, att den vid dagsljus skall givas med signalgivarens båda armar sträckta över huvudet och förda upprepade gånger mot varandra med sammanslagning av händerna. I mörker ges signalen med omväxlande grönt och ofärgat sken från handsignallykta, flera gånger upprepat.

För signalen »lägg om växel» ha mera detaljerade bestämmelser införts i Säo. Signalen skall till undvikande av förväxling med signalen »skjuts» företrädesvis givas med signalpipa, signalhorn eller vissla.

Signalen »skjuts» får enl. Säo även givas när loket medför vagnar i båda ändarna.

### § 13.

*Tjr § 15.* Signalen »klart» enligt Tjr är i Säo uppdelad i två signaler: »klart för avgång» och »klart». Båda signalerna äro lika vid dagsljus, men i mörker skall signalen »klart» ges med grönt sken, så att ett blinkande sken framträder. Rörande användningen påpekas särskilt bestämmelserna i §§ 32, mom. 8, 51, mom. 3 anm. 1, 55, mom. 5 och 72, mom. 10—11.

Den i Tjr intagna klart-signalen torde vara den signal, som oftast kommit till användning. Den användes för en mångfald olika ändamål såväl vid tåg- som växlingsrörelser. Signalens vidsträckta användning har medfört vissa olägenheter. Så t. ex. har ofta inträffat, att en mellan tågpersonalen inbördes i mörker given klart-signal av tågklarare uppfattats såsom »klart för avgång». Då en dylik missuppfattning kan medföra de farligaste konsekvenser, har det ansetts nödvändigt att införa en särskild signal för att tillkännage att tåg är klart för avgång. Den förutvarande klart-signalen, som

vid dagsljus ges med signalgivarens ena arm vågrätt utsträckt och i mörker med grönt sken från handsignallykta, långsamt förd upprepade gånger från höger till vänster och åter, skall nu benämnas »klart för avgång» och får endast ges av tågchefhavare till tågexpeditör för att ange, att det i vad på signalgivaren ankommer är klart för tågs avgång samt av tågklarare för att, då föraren givit signalen »har mötande tåg inkommit?», ange att så är förhållandet.

#### § 14.

Paragrafen innehåller föreskrifter om signaler vid provning av genomgående broms samt signaler med armen »bromsa» och »lossa», vilka signaler ej förekomma i Tjr.

#### § 15.

Paragrafen innehåller föreskrifter rörande signal-Tjr § 17 a. märkenas användning och placering.

Det bör observeras, att uppehållsmärke ej har betydelse för godståg, att hastighetstavla uppsättes endast då föreskrift om nedsatt hastighet gäller minst en månad samt att ogiltighetsmärke ej får användas, när huvudsignal är *ur bruk*. I sistnämnda fall användes i stället hjälpsignalmedel.

#### § 16.

Paragrafen har kompletterats med föreskrifter rörande signallyktor för växlar i treskeniga spår. Vidare har föreskrift införts, att när växel ligger i normalläge, växelklotets vita del skall ligga uppåt. När spårspärr, vars manövreringsanordning är försedd med klot, ligger på rälen, skall klotets röda (svarta) del ligga uppåt. Observera, att »spårspärrsignal» överförts till Sjö § 6 c, under »fasta signalinrättningar».

#### § 17.

Signalmedlet sirén har tillkommit (bl. a. för loko- Tjr §§ 19. motorer).<sup>22.</sup>

Signalskärm röd (»följsignal») och signalskärm vit med rött kors (»krysssignal») ha slopats.

Lokomotor och rälsbuss skola för betecknande av framänden föra signalskärm i likhet med elektrolok och motorvagn: signalskärmen består av två i kors ställda runda skivor med röda och vita ränder.

### § 18.

*Tjr § 20.* Följande nya signaler ha tillkommit: (— — —) »undersök bromsarna» och (•••) »jag är beredd på hinder och spårändring».

I fråga om de i denna paragraf intagna signalerna torde i övrigt följande böra påpekas:

Tåg med fast uppehåll kan å station få framföras förbi uppehållsmärke eller infartstågvägs slutpunkt, om under tågets infart signal till växlingsrörelse gives av tågexpeditören (§ 72, mom. 9). När växlingssignal i dylikt fall ges, skall föraren enligt föreskrift i denna paragraf giva signalen »giv akt» med lokets vissla till tecken att han uppfattat signalen.

När tåg stoppat å linjen är det för tågbefälhavaren ej alltid möjligt att avgöra, om föraren avsiktligt bromsat tåget eller ej. I paragrafens mom. 5 har därför intagits föreskrift om att när tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställts av föraren eller på hans order, skall föraren underrätta tågbefälhavaren härom genom att giva signalen »undersök bromsarna». Tåget får ej fortsätta förrän tågbefälhavaren undersökt orsaken till bromsningen och i förekommande fall meddelat sig med föraren eller givit avgångssignal.

Vid vägkorsningar i banans plan, där särskilda anordningar för vägtrafikanter varskoende om tågs annalkande ej äro utförda, enär fri sikt finnes från vägen över banan, äro rektangelformiga lystringsmärken anbragta, därest vägen är allmän eller allmänneligen befaren. Signalen »tåg kommer» behöver givas vid dylikt lystringsmärke endast i de fall, att fri sikt vid tillfället i fråga ej finnes, d. v. s. vid dimma eller snöyra; signalen gives då upprepade gånger.

Om vid ankomsten till vägkorsning, som är för-

sedd med grindar eller bommar, vägen ej är avstängd och stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta sålunda visas mot tåget, skall signalen »tåg kommer» givas upprepade gånger för vägtrafikanterns varskoende. Tåget skall stoppas så fort ske kan. Skulle föraren ej kunna bringa tåget till stopp före ankomsten till vägkorsning, må han omedelbart föra tåget vidare utan att stoppa det, därest intet inträffat, som kräver tågets bringande till stopp (§ 68, mom. 4). Då tåget redan delvis passerat vägkorsningen, har det ansetts lämpligast att låta tåget fortsätta. Har någon olycka inträffat, t. ex. kollision med vägfarande, skall tåget givetvis stoppas.

### § 19.

Bakänden på lok och lokomotor — även ensam revisionsvagn — skall ej utmärkas vid dagsljus. Däremot skall motorvagn, som kan medföra släpvagn, vid dagsljus föra slutsignaler, även om den går ensam (jfr avd. II). *Tjr §§ 21—24, 33.*

Den i tågriktningen främst varande delen och vid växling framänden av lok och lokomotor skall i mörker förses med en, två eller tre lyktor visande fast ofärgat sken framåt. Den andra änden utmärkes i mörker med en eller två lyktor med ofärgat sken och ovanför dessa med en lykta med fast rött sken eller ock vid tågrörelse med en eller två lyktor med fast rött sken.

Föreskrifter rörande signaler å vagnar vid vagnuttagning samt å småfordon vid färd å linjen hava tillkommit.

Extratågs kungörande med signaler å sista vagnen i tåg ävensom föreskrift om särskild signalering vid enkelspårsdrift å dubbelspår ha slopats.

## B. Säkerhetsföreskrifter.

### § 20.

Det är tillåtet för envar att vid överhängande fara vidtaga åtgärder, som avvika från Säs, om *Tjr § 2.*

faran därigenom anses kunna förebyggas eller för-  
ringas.

### § 21.

*Tjr § 93.* Tjr bestämmelse att stationer, där tåg skola mötas, måste stå i förbindelse med varandra genom telegraf, har slopats.

För utväxlande av meddelanden, som röra trafik-säkerheten, tillåter Sáo användandet av telefon. Vid dylik telefonering skall namn eller signatur alltid uppges. Sker telefonering mellan skilda platser, skola meddelandena alltid nedskrivas av avsändaren och antecknas av mottagaren; sådan skyldighet åvilar dock ej tågledaren.

Det är av vikt att det väsentliga i meddelandet av mottagaren repeteras. För telefoneringens underlättande finnas en del formulär inrättade, bl. a. de i slutet av Sáo intagna S-formulären.

### § 22.

*Tjr § 4.* Bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

### § 23.

*Tjr §§ 88, 92.* Bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

### § 24.

*Tjr § 35.* Föreskrift har införts, att sidospår å linjen skall vara försett med förreglingsbar spårspärr eller skyddsväxel.

### § 25.

*Tjr § 34.* Föreskrifterna angående upplag av lösa föremål ha erhållit annan avfalletning; i stället för visst avstånd i förhållande till lastprofilen stadgas nu 2 m. från närmaste skena för dylikt upplag. Vid vissa vägkorsningar skall hänsyn därjämte tagas till upplagets höjd. För hamnspår och mindre trafikerade spår å station kan undantag dock medges.

### § 26.

*Tjr §§ 36, 91.* Bestämmelser ha intagits om huru skall förfaras, när säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag.

## § 27.

Stoppssignaler, som skola utgöras av 4 knalldosor *Tjr § 30.*  
 — två på vardera rälssträngen — skola anordnas på båda sidor om det ofarbara stället på omkring 800 m. avstånd från detta oberoende av banans lutningsförhållande. Bansignaltavlor (röda) resp. bansignallyktor (med rött sken) skola utsättas och bevakning anordnas, så snart tiden det medger. Signaleringsförfarandet åskådliggöres i bilaga 3 till Sáo.

Underrättelse om att linjen är ofarbar skall lämnas till lättast åtkomliga station, vilken skall inträda som tåganmälningsstation, om den ej redan har tåganmälningskyldighet, och skall denna station därefter underrätta tågledare, banmästare och underrättelsestation, ävensom i förekommande fall närmaste omformare- eller transformatorstation.

Det åligger vederbörande banbefäl att snarast möjligt tillsätta en särskild arbetsledare vid det ofarbara stället. Vid svårare missöden har trafikinspektören att tillse, att tillfredsställande oavbruten förbindelse erhålles mellan banbefälet å arbetsplatsen och tågledaren. Utsändes hjälptåg, skall en stationstjänsteman medfölja och ansvara för att dylik förbindelse upprätthålles.

## § 28.

Ifråga om stoppsignalering då banan är i sådant *Tjr § 37.*  
 skick, att tåg får framgå endast med minskad hastighet, har intagits föreskrift att till en början stoppsignalering med knalldosor skall anordnas på omkring 600 m. avstånd från det farliga stället. Sedan underrättelse om förhållandet lämnats på sätt i mom. 2 föreskrives, skola knalldosorna utbytas mot varsamhetssignaler, som utsättas på 350 m. avstånd från det farliga stället. Bevakning erfordras ej (jfr bil. 3 till Sáo).

Om varsamhetssignaler uppsatts och förhållandena äro sådana att utbyte mot hastighetstavlor skall verkställas, får sådant utbyte ej ske, förrän



tågledaren meddelat, att i tjänst varande berörd tågpersonal kvitterat därom utfärdad tillägg till tidtabellsboken. Är den medgivna hastigheten 30 km/tim. eller lägre, skola varsamhetssignalerna bibehållas minst 14 dagar, innan de ersättas med hastighetstavlur. Orienteringsmärken skola samtidigt uppsättas på den plats, där varsamhetssignalerna varit anbragta.

Station, som mottagit underrättelse om linjens försvagade skick, skall även ombestyras vederbörlig underrättelse till banmästaren och stationen på andra sidan om det farliga stället ävensom i förekommande fall till närmaste omformare- eller transformatorstation. De båda å omse sidor om platsen belägna stationerna skola ombesörja, att lokpersonalen å alla tåg, som passera platsen, samt alla av förhållandet berörda vagnuttagningar bliva underrättade ävensom utöva kontroll beträffande dylik underrättelse till tåg.

§§ 29, 30, 32 (§ 31 se sid. 19).

*Tjr* §§ 31,  
32, 35: 2.

För arbete av klass A eller vagnuttagning erfordras bandisposition (bdisp). Bdisp får icke äga rum utan medgivande av tågledaren. Utbyte eller lösgörande av enstaka räl å linjen är A-arbete, som dock kan få utföras utan bdisp om arbetsledaren anordnar skyddssignalering enligt § 27. Bevakning erfordras därvid ej. Om lösgörande av enstaka räl ej medför någon fara för trafiksäkerheten (t. ex. enklare kilningsarbeten), erfordras ej skyddssignalering.

Framställning om bdisp ingives till tågledaren av tågexpeditören vid endera av gränsstationerna. Således skall framställning om bdisp för annan avdelning än trafikavdelningen även förmedlas av tågexpeditören vid endera av gränsstationerna. Tågledarens tillstånd behöver endast innehålla meddelande om att bdisp ifråga får ske och kvitteras ej. Den tågexpeditör, som erhållit tillstånd till bdisp, skall underrätta övriga stationer, som beröras av densamma, ävensom banmästare (lednings-

mästare) och *underrättelsestation*, men ej baningenjör.

Gränsstationerna skola vara bevakade (sålunda ej nödvändigtvis tåganmälningsstationer) för det tåg, som närmast före bdisp skall framgå å den disponerade sträckan, ävensom vid tidpunkten för bdisp upphörande.

Innan bdisp vidtager, skall arbetsledaren (tillsyningsmannen) av tågexpeditören på endera av gränsstationerna ha erhållit bdisporder samt besked om att dispositionssträckan är fri (även i fråga om rörlig bro, växel å linjen o. d.). Tågexpeditören i fråga skall ombestyra att den andra gränsstationen underrättas om bdisp påbörjande. Hinderanmälan skall utväxlas mellan de båda å ömse sidor om dispositionssträckan närmast belägna stationerna med tåganmälningsskyldighet, men kan denna anmälan sedermera under bdisp gång flyttas under förutsättning att sträckan alltid skyddas av hinderanmälan å ömse sidor. Stopp-signaler (två knalldosor och röd bansignaltavla eller bansignallykta med rött sken) skola av gränsstationerna utsättas vid stationens yttersta växel mot den disponerade sträckan, såvida trafikinspektören icke medgivit, att de få sättas i närheten av stationshuset i huvudtågväg (jfr bil. 3 till Sào).

Förekommer å samma bdispsträcka två eller flera arbetsföretag med olika arbetsledare eller två vagnuttagningar med olika tillsyningsmän, skall en av arbetsledarna eller tillsyningsmännen av tågexpeditören eller banmästaren utses att avlåta föreskrivna anmälningar och ansvara för bdisp i sin helhet. Vederbörande stationer och övriga arbetsledare skola underrättas om namnet på denne arbetsledare.

Om bdisp icke kommer till utförande, skall tågledaren och övriga berörda tjänsteställen underrättas.

Vid B-arbete skall den gränsstation, som erhållit meddelande om dylikt arbete, lämna underrättelse därom jämte i förekommande fall om hastighetsbe-

gränsning förutom till den andra gränsstationen även till tågledaren.

Dylikt arbete skall skyddas av varsamhetssignaler (grön bansignaltavla eller bansignallykta med grönt sken) utsatta omkring 350 m. framför platsen (jfr bil. 3 till Sjö).

När vid A- eller B-arbeten stoppsignaler, utsatta vid gränsstationerna, eller varsamhetssignaler skola indragas och när indragna stoppsignaler skola ersättas med varsamhetssignaler, skall arbetsledaren härom underrätta endera av gränsstationerna, vilken då skall ombestyras hinderanmälans återkallande.

Paragraf 30, mom. 5 innehåller bl. a. nya föreskrifter rörande bdisp av elektrifierad bansträcka för det fall att kontaktledning behöver göras spänningslös utan samband med annan bdisp.

Bestämmelserna om vagnuttagning hava kompletterats med avseende på användning av lokomotor vid uttagningen. Rörande tillsyningsmannens närvaro hava mera fullständiga föreskrifter lämnats.

Bland nytillkomna föreskrifter i § 32 äro särskilt att bemärka följande:

Då vagnar skola framföras över vägkorsning, som skall vara bevakad, men det ej med säkerhet kan iakttagas, att densamma 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.

Stoppsignalering skall, som av ovanstående framgår, ombestyra av gränsstationerna.

Då uttagen vagn skall avhämtas av lok eller lokomotor, föreskrives varsamhetssignal eller signalen »sakta» endast i det fall, att vagnen eller därå placerad lykta ej kan av lokpersonalen iakttagas på ett avstånd av minst 350 m. Sedan föraren besvarat dylik signal, kan signaleringen upphöra.

## § 31.

Paragrafen innehåller nytilkomna föreskrifter i fråga om de åtgärder, som skola vidtagas, då spår innanför stationsgränsen är obrukbart eller då reparationsarbeten å vagn eller dylikt pågå, varigenom tåg- eller växlingsrörelser ej kunna försiggå.

Tågledarens medgivande skall inhämtas, innan stationsföreståndare får lämna tillstånd till utförande å station av arbete av sådan omfattning, att tåg under tiden ej kan föras förbi densamma.

Motsvarande bestämmelser saknas i Tjr.

## § 33.

A- och C-fordon få utan särskilt tillstånd uttagas å linjen, men skall fordonet i god tid före tågs väntade ankomst vara avlägsnat från spåret. *Tjr § 33.*

Småfordonsförare är skyldig att före uttagandet förskaffa sig kännedom om tågläget, förut uttagna A- och B-fordon m. m.

Före uttagandet av A-fordon skall anmälan där- om lämnas till underrättelsestation jämte uppgift å småfordonsförarens titel och namn, förefintlig beteckning å fordonet samt beräknad tid för färden avslutande. Denna anmälan skall i regel om- bestyras av småfordonsföraren. Kan färden ej av- slutas inom den tid, som uppgivits till underrättelse- stationen, skall ny anmälan göras av småfordons- föraren.

Av bilaga 3 till Sáo framgår, huru signaleringen enligt mom. 2 vid uttagning av A-fordon skall äga rum. Dylik signalering kan jämväl äga rum vid endera eller båda gränsstationerna, men skall små- fordonsföraren i så fall uttryckligen begära detta.

Det bör noga uppmärksammas, att förare av A-fordon med motor har skyldighet att före an- komsten till vägkorsning eller kurva eller andra ställen, där försiktighet bör iakttas, giva signa- len »tåg kommer» och minska hastigheten så, att fordonet *ovillkorligen under alla förhållanden* kan vid behov omedelbart stanna.

A- och C-fordon få ej utan tågexpeditörs medgivande uppställas i eller i farlig närhet av tågspår.

Hinder möter ej att å linjen uttaga A-fordon, fastän ett tåg befinner sig å tåganmälningsträckan, dock givetvis endast om tåget är i rörelse *från* fordonet. Hinderanmälan skall då i förekommande fall ej utväxlas, förrän »0 in» anmälts.

### § 34.

Tjr §§ 33, 75. Innan B-fordon, som ej går såsom tåg, utföres å underrättelsesträckan, skall småfordonsföraren personligen från vederbörande underrättelsestation inhämta besked, om sträckan är klar. Dylik förfrågan får ej göras i förväg utan skall ske omedelbart före färdens anträdande. Småfordonsföraren skall därvid med angivande av titel och namn samt förefintlig beteckning å fordonet uppge den tidpunkt, då detsamma beräknas kunna lämna underrättelsesträckan eller vara avställt enligt § 33, mom. 4 samt lämna uppgift om längre uppehåll komma att företagas under färden.

Om hinder eller fara uppstår för B-fordon, sedan besked lämnats för färden, skall antingen småfordonsföraren eller lokpersonalen å vederbörligt tåg underrättas.

Blir B-fordon med motor kvarstående å linjen, skall stoppsignalering anordnas och underrättelse lämnas enligt § 27, men erfordras därvid ingen bevakning.

Vid ankomsten till vägkorsning, som skyddas av kryssmärken, skall hastigheten minskas så, att fordonet vid behov kan under alla förhållanden stanna före ankomsten till korsningen; undantag få göras endast om småfordonsföraren iakttaget, att förefintliga grindar eller bommar stänga över vägen. Signalen »tåg kommer» skall där alltid givas. Denna signal skall även givas vid andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, och skall hastigheten vid behov därjämte nedbringas.

Om tåg eller vagnuttagnings skall kvarhållas, tills B-fordon med motor inkommit eller underrättelse lämnats, att fordonet undanförs från huvudspåret, skall vederbörande personal å tåget eller vagnuttagnings underrättas å form. S 11 (således ej å form. för tågmötesorder) om kvarhållandet, såvitt ej fordonet redan inkommit.

Småfordon få ej vidfästas tåg.

### § 35.

Avskrift av tågordning skall av stationer och blockposter insändas till trafikinspektören för granskning. *Ordergivningsstation* skall för granskning samtidigt insända uppgift enligt form. S 3. *Tjr § 54.*

Såo skiljer mellan å ena sidan *extratågs tjänstetidtabell* (i tidtabellsboken eller tillfällig), dess innehåll, sättet för dess utfärdande, delgivning och kvitterande (§ 35) och å andra sidan *extra tågs gång* (§ 36).

Ändringar av endast tillfällig art i tidtabellsboken behöva ej meddelas genom tillägg.

Tåg får icke längre benämnas med littera utan endast med nummer.

Tillfällig tjänstetidtabell skall utfärdas enligt form. S 4, och erkännande å mottagandet av dylik tjänstetidtabell behöver av tågexpeditör lämnas endast å vissa, i mom. 4 angivna stationer, varvid är att iakttaga, att kvitto skall lämnas även av station, som manövrerar vägbommar å linjen eller som skall underrätta vägvakt om extratågets gång.

I fråga om tidtabellsbokens innehåll skall i tillämpliga delar S. J. str 222 a gälla.

### § 36.

Tågbefälhavare och lokpersonal å extratåg skola mot kvitto erhålla: *Tjr § 65.*

*1. om tjänstetidtabellen finnes intagen i tidtabellsboken*

en bestyrkt avskrift (utdrag) av tågledarens order om tågs gång å form. S 5;

*II. om tjänstetidtabellen ej finnes intagen i tidtabellsboken:*

*A. Första gången tåget anordnas*

tjänstetidtabellen i original eller bestyrkt avskrift därav å form. S 4.

*B. Senare tillfällen tåget anordnas*

tjänstetidtabellen i original eller bestyrkt avskrift därav å form. S 4 samt en bestyrkt avskrift (utdrag) av tågledarens order om tågets gång å form. S 5.

Tåg, som *möta* extratåget, skola i regel underrättas av närmast föregående ordergivningsstation. Tåg, som *förbigå* eller *förbigås* av extratåget, underrättas däremot ej.

När order lämnas om tågs *inställande*, behöver kvitto till tågledaren lämnas endast av den första stationen å den bansträcka, varå tåget inställes. Denna bestämmelse gäller såväl ifråga om tåg, som är upptaget i tidtabellsboken som för extratåg enligt särskild order.

§ 37.

*Tjr § 60.* Tågklarare, som anordnar påskjutning, skall därom meddela även underrättelsestation, som i sin ordning har att lämna underrättelse till banpersonalen om det återgående påloket (se tabellen § 82).

Tågklarare äger återkalla order om möte med pålok, därest detta återkommit från linjen, innan mötande tåg kunnat underrättas, men skall härvid besked lämnas om anledningen.

Pålok får ej tillsättas i gång varande tåg, såvida undantag för viss station ej lämnats.

§ 38.

*Tjr § 77.* Rullande materiel, som framföres i tåg, skall före dess tagande i trafik hava undergått särskilt föreskriven besiktning.

Främmande rullande materiel, som mot avgift fraktas å egna hjul, skall likaledes hava undergått besiktning, innan den får framföras i tåg. Samma föreskrift gäller vagn, som skadats så, att dess trafikduglighet kan ifrågasättas.

## § 39.

Nya föreskrifter i fråga om olika slags bromsar *Tjr § 72.*  
och tågens indelning ur bromssynpunkt hava införts.

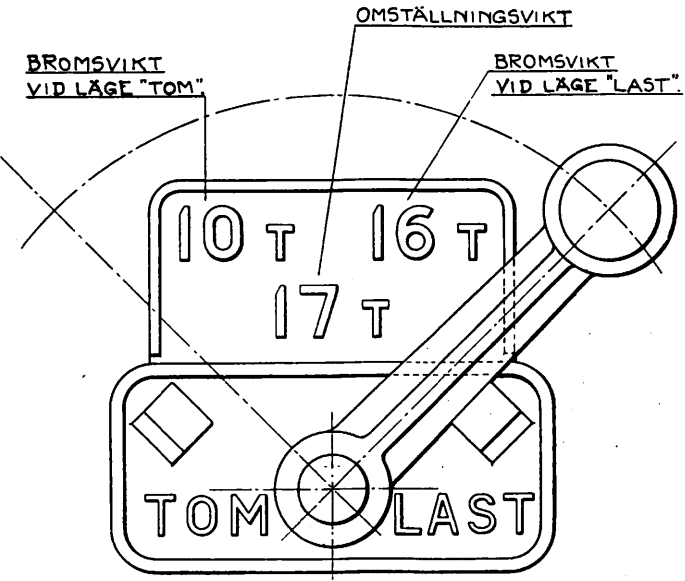
Bromsar i tåg indelas i två huvudgrupper, nämligen *genomgående bromsar* och *skruvbromsar*.

Den förra gruppen indelas i två undergrupper, nämligen *persontågsbroms* (P-broms), *godstågsbroms* (G-broms).

Det är tillåtet att i ett och samma tåg samtidigt använda bägge slagen av bromsar med undantag för vakuum- och tryckluftbromsar i samma tåg.

Med hänsyn till olika slag av bromsar uppdelas tågen i tre bromsgrupper I, II och IV.

Samtliga bromsvagnar, som äro försedda med anordning för utbromsning av lasten, torde efter hand komma att förses med bromsviktsskyltar, angivande s. k. bromsvikt och omställningsvikt, olika för olika vagntyper.





Av de å bromsviktskylten angivna vikterna har endast den mellersta, »omställningsvikten», betydelse vid trafik inom Sverige. Omställningsanordningen skall intaga läget »Last», då vagnens bruttovikt uppgår till eller överstiger »omställningsvikten» och läget »Tom», då bruttovikten understiger detta värde. Bromsvärdet beräknas ej efter det å bromsviktskylten angivna talet utan på vanligt sätt enligt § 40, mom. 4. Å *kursvagnar* skall omställningsanordningen alltid stå i läget »Tom».

Högsta antalet fordonsaxlar i tåg har gjorts beroende, dels av hastigheten, dels av den bromsgrupp tåget tillhör.

#### § 40.

*Tjr § 73.* I São ha fastställts alternativa bestämmelser rörande erforderlig bromskraft i tåg och vissa föreskrifter, som stå i samband därmed.

Det ena alternativet hänför sig till de för S. J. gällande bestämmelserna, av vilka emellertid mom. 1, 3 och 4 jämte bromstabellerna A och B endast få tillämpas efter Styrelsens särskilda medgivande.

Det andra alternativet överensstämmer i huvudsak med *Tjr* föreskrifter. Dock är att märka, att bromstabellen har *skärpts* genom ökning av bromstalen för bansträckor i lutning 8:1 000 t. o. m. 18:1 000 för hastigheterna 30, 35, 40 och 45 km/tim. samt vid bansträckor i lutning 8:1 000 t. o. m. 10:1 000 även vid hastigheten 50 km/tim. Dessutom har bromstabellen kompletterats med bromstal för 95 resp. 100 km/tim. och även påbyggt för övriga hastigheter. (Bromstabellen är upprättad i enlighet med 1914 års trafiksäkerhetskommittés betänkande.)

Angående det förra alternativet — enligt S. J. São — är särskilt att framhålla följande.

Bromstabellen har uppdelats i en bromstabell A för tåg av bromsgrupp I t. o. m. 90 km/tim., och en bromstabell B för tåg av bromsgrupp II och IV t. o. m. 70 km/tim.

De båda bromstabellernas bromstal överensstäm-  
ma utom beträffande hastigheten 65—70 km/tim.,  
där bromstalen i tab. B äro högre än motsvarande  
i tab. A.

Bromskraften skall fördelas så jämnt som möj-  
ligt och får aldrig understiga, vad som i broms-  
tabellen är föreskrivet för tåg å horisontell bana  
(0:1 000).

Vid fastställandet av vagnvikt (obs. ej lastaxlar)  
och bromskraft i tåg — vagnvikten beräknad en-  
ligt tidtabellsboken — medräknas ej tåget fram-  
förande lok.

Bromskraften hos olika fordon fastställles enligt  
vissa bestämda normer, varvid hänsyn tages ej  
blott till medförda vagnar utan även till inkopp-  
lade överksamma lok.

Utän annan bromskraft än lokets få förutom  
snöplogståg även mindre tåg, vars vagnvikt ej över-  
stiger lokets adhesionsvikt framföras, om hastig-  
heten ej överstiger 60 km/tim. Överstiger hastig-  
heten ej 40 km/tim. må vagnvikten uppgå till högst  
en och en halv gång adhesionsvikten hos loket  
samt vid hastighet över 60 km/tim. till högst halva  
adhesionsvikten hos loket.

Obromsade fordon få medföras efter den sista  
bromsade vagnen till en vikt av vid normalspår  
90 ton, 60 ton eller 30 ton, beroende på om hastig-  
heten är högst 60, 61—90 eller 91—100 km/tim.;  
dock får axelantalet ej överstiga 4 vid en hastighet  
över 70 km/tim. och 2 vid en hastighet över 90 km/  
tim. Vid smalspår få efter den sista bromsade vagnen  
medföras fordon till en vikt av 60 ton resp. 45 ton  
beroende av om hastigheten är 40 km/tim. eller  
därutöver; dock får axelantalet ej överstiga 4 vid  
en hastighet över 50 km/tim. I tåg med hastighet  
över 60 km/tim. (smalspårig 40) kan dock en vagn-  
vikt av högst 90 ton (smalspårig 60) få medföras  
efter sista bromsade vagnen, men måste därvid i  
vissa fall skruvbroms bemannas. Skruvbroms får  
ej bemannas i tåg med hastighet över 90 km/tim.

Den genomgångsbromsade tågdelen skall anses räcka t. o. m. den sista *med verksam genomgående broms försedda vagnen*. Om efter denna vagn följer tågdel, vars vikt överstiger 90 ton (smalspårig 60), skall tåget i bromsningshänseende uppdelas i två delar, tillhörande den bromsgrupp, vartill tåget i sin helhet hänföres.

Då hastigheten ej överstiger 60 km/tim. (smalspårig 40), tillåtes bemannad skruvbroms inuti genomgångsbromsad tågdel.

Ett tåg anses såsom i sin helhet genomgångsbromsat, om den använda bromskraften uteslutande erhålles från genomgående broms. Det skall sålunda ej finnas någon bemannad skruvbroms. Om ett tåg — exempelvis med en största hastighet av 50 km/tim. — har genomgående broms och efter den sista verk samma bromsen finnes ej obromsad del om 90 ton, anses tåget likväl såsom i sin helhet genomgångsbromsat. Beträffande tåg utan konduktörspersonal bör observeras, att det ej är tillräckligt, att tåget är i sin helhet genomgångsbromsat, om det består av mer än 14 vagnsaxlar (motorvagnståg 8 vagnsaxlar). Sista vagnen i tåget skall vara ansluten till bromsledningen.

I tåg av bromsgrupperna I och II skall nödbromsanordning vara åtkomlig för i vagnarna tjänstgörande tågpersonal.

Därest avkoppling av vagnar skulle erfordras med hänsyn till bromskraften, skall tågledaren underrättas.

Såvitt ej trafikinspektören för särskilda fall be-myndigat tågklararen att utfärda order om hastighetsnedsättning till följd av otillräcklig bromskraft, skall tågledaren därom bestämma.

När hastighetsnedsättning på grund av otillräcklig bromskraft ifrågakommer, skall underrättelse härom lämnas till tågchefhavare och lokpersonal å form. S 10, varvid dock endast bromstalet anges. Med ledning av sålunda erhållen uppgift jämförd med vederbörlig bromstabell skall föraren

begränsa hastighetens nedsättning till att endast omfatta sådana delar av stationssträcka, där dylik nedsättning erfordras.

Föreskrifter hava dessutom tillkommit rörande åliggande för tågbefälhavare och förare att, om tåg som helt eller delvis bromsas med skruvbromsar, ej i behörig tid kunnat stanna efter av föraren medelst signaler påkallad bromsning, söka utforska orsakerna härtill.

### § 41.

Koppling av två lok med väsentligt olika maximihastigheter bör undvikas. Måste koppling av lok med olika maximihastighet äga rum, skall i regel loket med den största tillåtna hastigheten gå främst. Kan så ej ske, måste hastigheten i vissa fall begränsas. *Tjr §§ 70, 75.*

Om stångkopplade vagnar ej finnas i tåget, må lok skjuta detsamma i vissa angivna fall. Tillfällig backning av tåg kan dock få förekomma, även om stångkopplade vagnar finnas, men måste försiktighet därvid iakttagas.

Overksamt lok får endast medföras i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim. (smalspårig 40). Är det overksamma loket ej kopplat närmast det dragande loket, får hastigheten ej överstiga 50 km/tim. (smalspårig 30) och framföres det sist utan att bromsas, får hastigheten ej vara högre än 40 km/tim. (smalspårig 30).

Vid bestämmandet av overksamt loks plats i tåg behöver ingen annan hänsyn tagas till lokets vikt än som i förekommande fall betingas av obromsad vikt sist i tåg. Tender, som ej går intill verksamt lok, får ej framföras i tåg med högre hastighet än 60 km/tim. (smalspårig 40). Även vid transport av tender skall tågledaren underrättas om fordons vikt och placering i tåg samt om event. hastighetsbegränsning.

## § 42.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej för enskilda järnvägar.

## § 42 a.

*Tjr § 74.* Paragrafen innehåller ändrade föreskrifter motsvarande de i § 42 för S. J. gällande.

Bestämmelserna om skyddsrum för resande ha kompletterats för 100 km/tim. hastighet.

Undantagen enligt *Tjr § 74:2* och 3 ha slopats utom bestämmelsen i mom. 3, att militär i militärtåg och personal i restaurantvagn ej anses som resande (jfr begreppsbestämningen »resande»).

Skyddsrum erfordras ej i tåg, som utgöres av eller framföres av motorvagn.

## § 43.

*Tjr §§ 75, 76.* För ernående av överensstämmelse med de tekniska föreskrifterna har stadgats en viss höjdskillnad mellan motstående bufferthuvudens mittpunkter, som ej får överskridas vid fordons framförande i tåg.

Fordon, vars axeltryck överstiger det högsta för bansträckan tillåtna, får ej utan Styrelsens medgivande framföras å sådan bansträcka.

Vagn, vars last överskrider lastprofilen, får insättas i tåg endast efter av vederbörande banbefäl inhämtat tillstånd.

Särskilda bestämmelser gälla för framförandet i tåg av vissa fordon av säregen konstruktion eller med särskild last, nämligen ballastjusteringsvagn, broprovningvagn, godsvagn med fler än två axlar och stort axeltryck, justeringsvagn, kranvagn, snöplog på egna hjul, spårrensare och isskrapa, stångkopplade vagnar, två- eller treaxliga vagnar med mindre än 5 m. (smalspårig 4) axelavstånd, vagn med eldfarlig olja, vagn med explosiv vara av 1:a klass, vagn lastad med tyngre gods av större längd och öppen vagn med lättantändligt gods.

2- och 3-axliga vagnar med mindre axelavstånd än 5 m. (smalspårig 4) skola märkas med *ett* vitt cirkelrunt fält vid adressram och å buffertbalk samt vagnar, för vilka gäller särskild föreskrift rörande hastighet och placering i tåg, med *två* runda, vitfärgade fält på samma ställen, angivande att föreskriften finnes påmålad vagnen.

#### § 44.

Kompletterande bestämmelser hava införts rörande bevakning av blockposter, signalplatser och med huvudsignal utrustade lastplatser.

*Tjr § 92.*

#### § 45.

Föreskrifterna i Stfi §§ 26 och 27 om daglig inspektion av bangården med växlar, signalinrättningar m. m. hava nu intagits i Säo. Sådan inspektion, vilken ej är att förväxla med tågvägsinspektion, skall i regel utföras av stationsföreståndaren personligen.

Stationsföreståndare äger rätt att utan medgivande av trafikinspektören uppdraga åt tågexpeditör att utöva tillsyn över att behöriga försiktighetsmått vid stark blåst och i övrigt äro vidtagna till förhindrande av att fordon komma i drift.

#### § 46.

Tågexpeditör skall i regel personligen handha göromålen med tågs expedierande, bl. a. skall han själv manövrera inrättning för frigivande av in- och utfartssignaler, tågvägsförregling och ställverk samt personligen handha nycklar till tågvägsåls och tågvägsspärr. De nya bestämmelserna om »plan för säkerhetstjänsten» och förändret av »överlämningsbok» böra särskilt uppmärksammas.

Plan för säkerhetstjänsten (eller för mindre platser gällande turlista) skall innehålla uppgift om fördelningen av göromålen rörande säkerhetstjänstens utövande vid vederbörande driftplats.

Överlämningsbok skall föras å varje station och blockpost samt i erforderliga fall ställverk och in-

nehålla ett kort sammandrag av order rörande särskilda tåganordningar o. d. samt underrättelser, som angå tågexpeditörs verksamhet. Vid vaktombyte skola vederbörande anteckna sina signaturer i överlämningsboken.

Då tåg är på ut- eller ingående på driftplats skall tågexpeditören, såvida hans närvaro ej oundgängligen påkallas på annan plats, vistas på plattformen och hava sin uppmärksamhet riktad på tåget.

#### § 47.

*Tjr § 95.* Stationsur skall regleras efter allmänna tidssignalen.

#### § 48.

Personplattform skall vid mörker hållas uppläst, då den är upplåten för allmänhetens begagnande.

Trafikinspektören kan dock medge, att personplattform ej hålles belyst i mörker å obehakad driftplats samt hållplats, där personal ej finnes.

#### § 49.

Samtliga order till tågbefälhavare och lokpersonal skola ges å särskilt inrättade formulär (S-formulär), såvitt ej för särskilt fall undantag är medgivet eller befinnes erforderligt.

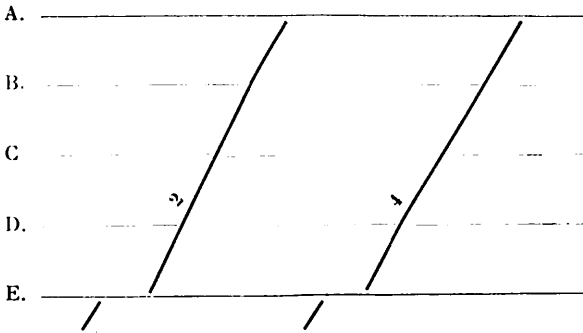
Ej blott föraren utan jämväl biträdet skall numera taga del av och kvittera alla skriftliga order och underrättelser, som beröra lokpersonalen. För att ej betunga stationspersonalen med ytterligare utskrifter av dylika order har emellertid föreskrivits, att föraren och biträdet skola gemensamt behålla en kopia eller utskrift, vilken alltid bör förvaras å sådan plats å loket, att båda kunna ha tillgång till densamma. Det åligger jämväl biträde, som kvitterat dylik order eller underrättelse, att utöva kontroll över efterlevnaden av densamma.

Sedan ordergivning verkställt, skall detta meddelas den station (driftplats) ordern gäller (s. k.

kontrollstation), och skall därvid det väsentliga av innehållet i ordern anges.

Driftplats, som sålunda har skyldighet att kontrollera ordergivning till tåg, har att, om driftplatsen skall vara obevakad, anmoda närmast bevakade station att utöva kontrollen under tiden.

*Exempel:*



Tågen 2 och 4 skola i E (ordergivningsstation) givas order om nedsatt hastighet å sträckan mellan C och B. C blir kontrollstation, som av E skall underrättas, när tågen delgivits order. Om C skall vara obevakad för tåg 4, har tågklararen vid C åliggande att anmoda D att vara kontrollstation samt härom underrätta E.

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

§ 50.

Om spårändring är i tidtabellsbok föreskriven för ett tåg, när tåget skall förbigås av extratåg, skall ordergivningsstation, när extratåget anordnas, endast lämna order att extratåget går. *Tjr § 50.*

För att undvika tågförsening och tågstopp för lämnande av order om ändring av tågspår, då order om spårändringen ej kunnat lämnas å en före-



gående station, har föreskrivits, att i dylikt fall infartssignal skall bibehållas till stopp, tills föraren givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», varefter körsignal gives till det ändrade tågspåret. Sedan föraren givit sistnämnda signal, har han skyldighet att införa tåget med skärpt uppmärksamhet och med en största hastighet av 30 km/tim. (jfr § 52, mom. 2 anm. 1).

Om efter trafikinspektörens prövande så befinnes erforderligt med hänsyn till resande och resgods å tåg, skall order om spårändring lämnas å en föregående station jämväl till tågbefälhavaren å personförande tåg.

### § 51.

Tjr §§ 12, 46. Därest intet hinder för tågs framsläppande förefinnes och såvitt den ordning, i vilken tåget skall å station framföras, är bestämd, får jämväl vid möte och förbigång körsignal för infart givas intill 15 min. före tågs väntade ankomst. Körsignal för utfart får likaledes visas högst 15 min. före tågs avgångstid, om allt är klart för tågets framsläppande. Då genomfartståg får passera, skall körsignal för utfart visas omedelbart innan infartssignalen ställes till kör.

Tillstånd att visa körsignal skall lämnas av tågexpeditören; denne får lämna dylikt uppdrag högst 15 min., innan tåg skall framsläppas.

Föreskrifter ha intagits dels om villkoren för körsignals givande, dels för prövning huruvida förreglings- och signalledningarna befinna sig i brukbart skick, och dels om när återtagande av given körsignal skall och får äga rum.

### § 52.

Tjr §§ 35: 3, 53. Om infartssignal sättes ur bruk, skall signalering i stället ske med hjälpsignalmedel *utom* i följande fall:

- a) vid automatisk blockpost;

b) när i särskilda fall medgivits, att föraren efter medelst telefon inhämtat tillstånd av tågexpeditören får införa tåget å station förbi infartssignal i stoppställning;

c) vid dagning och i skymning, när felet endast består däri, att lyktorna i semafor ej kunna tändas och signal gives med vinge eller vingar i körställning.

När infartssignal är ur bruk, skall lokpersonalen å berört tåg om möjligt å en föregående station därom underrättas. Har dylik underrättelse ej kunnat lämnas, skall, när tåget får intagas, signal till växlingsrörelse ges av signalgivare vid infartssignalen, samtidigt som körsignal visas med hjälpsignalmedlet. Underrättelse behöver dock ej givas, om förhållandet är angivet i tjänstetidtabellen.

Om *utfartssignal* sättes ur bruk, skall signalering i stället ske med hjälpsignalmedel *utom* i följande fall:

a) när körsignal ej kan visas (finnas dvärgsignaler, gives dock körsignal med dessa);

b) vid dagning och i skymning, när felet endast består däri, att lyktorna i semafor ej kunna tändas och signal gives med vinge eller vingar i körställning.

När *utfartssignal* är ur bruk, skall lokpersonalen därom underrättas *utom* i de fall, då tåg skall utgå å högerspår eller då förhållandet är angivet i tjänstetidtabellen. Om *utfartssignal* i körställning förreglar rörlig bro eller växel å linjen och körsignal ej kan visas med *utfartssignal* skall underrättelse härom lämnas lokpersonalen.

### § 53.

Enligt här i allt väsentligt nyinförda föreskrifter Tjr §§ 12: 4, 13: 2. skola lyktor å semafor, då nattsignaler erfordras och då tåg skall framgå, hållas tända under minst 15 min. dessförinnan. I övrigt innehåller paragrafen föreskrifter, när signallyktor, växellyktor, spårspärrsignallyktor, bomsignallyktor och vattenkranlyktor skola hållas tända. Det bör observeras, att

bomsignallyktor vid vägkorsning, vars manövreringsanordning i regel handhaves av personal å driftplats, skola tändas, då driftplatsen lämnas obevakad.

### § 54.

*Tjr §§ 42, 46.* Anordning för lokal omläggning av centralt omläggbar växel skall vara fränkopplad och låst, då densamma ej användes.

Vidare har föreskrift intagits om växlars och spårspärrars lägen vid lastplats.

Föreskrift har införts, att ej blott motväxlar utan även skyddsväxlar och spårspärrar, som ej äro förreglingsbara, skola vara låsta eller bevakade vid tågvägs klargörande. Detta gäller även oförreglade medväxlar, om de skola befaras med större hastighet än 40 km/lin.

### § 55.

*Tjr § 46.* Föreskrifterna rörande tågvägsinspektion ha väsentligt skärpts och kompletterats.

Till ledning för tågvägsinspektion skall särskild tågvägsbeskrivning för varje särskild tågväg upprättas.

Tågvägsbeskrivningen skall innehålla uppgifter om läget av skyddsväxlar, spårspärrar, vattenkranar etc. Tågvägsväxlarnas lägen behöva dock ej angivas, då det måste förutsättas, att den tjänsteman, som har att verkställa tågvägsinspektionen, skall äga kännedom om stationens spår samt vilka lägen växlarna skola intaga för att tåget skall ingå å rätt tågväg.

Tågvägsinspektionen omfattar fyra huvudmoment innefattande kontroll

1. att växlar och spårspärrar äro rätt lagda samt att spårspärrsignaler, vändskivor och skjutbord äro rätt ställda. S. k. »spikad» växel måste alltid lokalt inspekteras, då det kan inträffa, att dylik växel under pågående arbete blivit omlagd med påföljd att tåg kan ingå på fel spår;

2. att tågvägen är hinderfri, att växling ej pågår eller igångsättes i farlig närhet av tågvägen samt att lyktor i spårspärrsignaler, å vattenkranar o. d. äro tända;

3. att tydlig stoppsignal kan visas med vederbörliga huvudsignaler;

4. att växel- och signalvakter finnas tillstädes vid bestämda platser.

Den del av tågvägsinspektionen, som avser kontroll att tågvägs- och skyddsväxlar samt spårspärrar m. m. äro rätt lagda, må, då så är möjligt, verkställas genom inspektion av manövrerings- och låsanordningar i ställverk eller genom att tillse att förekommande blockerings- eller frigivningsapparater handhavas på föreskrivet sätt eller ock beträffande utfartstågväg genom att iakttaga körsignalbilden.

Kontroll å läget av medväxel i utfartstågväg, som ej är förreglingsbar med utfartssignal, anses fullgjord genom signalen »klart» eller muntlig anmälan av växelvakt till tågvägsinspektören, att växeln ligger rätt.

Å driftplats där spårledning och spårplan ej finnas, skall även tillses, att småfordon ej äro uppställda i eller i farlig närhet av tågvägen. Enligt bestämmelserna i § 33, mom. 4 och § 34, mom. 8 åligger det dock alltid småfordonsförare att inhämta tågexpeditörens medgivande för fordonets uppställande å eller i farlig närhet av tågspår.

Å station *utan* växelförregling skall inspektion av tågväg i hela dess längd enbart till utrönande därav, att smärre stenar eller dylika föremål ej finnas i växlars, korsningars och moträlers flänsrännor m. fl. ställen ske i samband med varje tågvägsinspektion. Å station *med* växelförregling skall dylik inspektion ske två eller tre gånger om dygnet såsom hittills. Vid tre inspektioner bör en, *om möjligt*, ske omedelbart före ankomsten av något av tågen under tiden 23—5.

Förenämnd inspektion kan efter trafikinspektörens medgivande uppdragas åt ställverksvakt.

Vidare ha fastställts föreskrifter rörande frigivning av tågväg, om sättet för tågvägsinspektionens verkställande, därest huvudsignal för förreglingsbar tågväg ej kan ställas till kör m. m.

### § 56.

*Tjr §§ 43, 47.* Växling utanför stationsgränsen å dubbelspårig bansträcka må icke utan tvingande skäl företagas å spåret för ankommande tåg.

Beträffande växling i tågväg 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 gäller följande:

växling får i regel ej äga rum efter den tidpunkt, som i plan för säkerhetstjänsten eller å mindre stationer i gällande turlista är bestämd för tågvägsinspektionen och får ej utan tågklararens för varje gång lämnade medgivande äga rum under de sista 5 min. före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas framgå å tågvägen, såvitt ej *stationsföreståndaren*\*) medgivit undantag för visst eller vissa tåg under viss tid — högst en tidtabellsperiod,

växling under tågs ingående å stationen får ej ske annat än i det fall, att växlingen utföres strax bortom infartstågvägens slutpunkt och fråga är om tåg, som har fast uppehåll samt *stationsföreståndaren*\*) lämnat medgivande därtill. (Växel till spår, som mynnar ut i infartstågvägens fortsättning, skall härvid hållas låst i avvisande läge, om så kan ske.)

Om spårspärrsignal finnes anordnad såsom skydd, får växlingsrörelse dock ske senare än vad i förstnämnda fallet sagts, om loket eller lokomotorn därvid befinner sig *närmast* signalen.

Vagnar skola uppställas hinderfritt ej blott i förhållande till angränsande tågspår utan även — om så av stationsföreståndaren föreskrivits — i förhållande till angränsande sidospår.

\*) Observera, att dylikt tillstånd ej får lämnas av tågklararen.

Bestämmelse har utfärdats därom, att arbetsledare skall inhämta tågexpeditörens medgivande till att hava fordon uppställda å tågspår.

Vidare har det föreskrivits, att växlingsledare, som ej tillhör stationens egen personal, först skall inhämta tågexpeditörens tillstånd, innan växlingsrörelse utföres.

### § 57.

Bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

*Tjr § 58: 5.*

### § 58.

Föreskrift har fastställts, att avspärrning eller bevakning av spår, över vilka den resande allmänheten måste passera, skall äga rum innan tåg- eller växlingsrörelse får ske däröver. Denna föreskrift gäller ej vägkorsning i banans plan.

Det är att märka, att om körsignal gives i förväg, vilket ju får ske intill 15 minuter före tågs väntade ankomst, vägkorsning med grindar eller bommar, som skötas av driftplats, ej nödvändigtvis behöver avstängas samtidigt med körsignalens givande. Det är huvudsaken, att vägkorsningen är avspärrad, när tåget skall passera. Å vissa förreglade driftplatser kan emellertid huvudsignalen ej ställas till kör, förrän grindarna eller bommarna avstänga vägen.

### § 59.

Såo skiljer mellan *utförlig* tåganmälan och *enkel* *Tjr § 57.* tåganmälan.

Frågan »kan 0 avgå» förekommer i Såo *endast* vid inhämtande av villkorligt »klart» och i vissa fall vid enkelspårsdrift å dubbelspår.

Anmälan »klart 0» får ej ske tidigare än 15 minuter före tågs tidtabellsenliga avgångstid. Ifråga om sådana tåg, som enligt tjänstetidtabellen få avsändas högst 15 minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden, får »klart 0» anmälas intill 30 minuter före den i tidtabellen angivna avgångstiden.

Anmälan »0 ut» skall avlätas genast, när tåg avgått från eller förbisläppts tåganmälningsstation eller blockpost. Å korta tåganmälningssträckor får dock efter trafikinspektörens medgivande anmälan »0 ut» avlätas i förväg, om tåget beräknas avgå i rätt tid och »klart 0» resp. »0 in» erhållits — dock får detta ske högst 10 min. före tågs avgång.

Anmälan »0 in» skall avlätas snarast möjligt, då förutsättningarna för anmälan's givande äro för handen.

Det bör uppmärksammas, att tåganmälningskyldighet i vissa fall inträder för en station automatiskt (mom. 2), medan i andra fall tågledaren utfärdar order (§ 60).

I Sáo har vidare intagits bestämmelser för i vilken utsträckning tåganmälan (utförlig eller enkel) skall utväxlas:

I. Å linjer utan linjeblockering.

II. Å linjer med i bruk varande linjeblockering.

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

Å linjer med i bruk varande linjeblockering, där trafikbefälhavaren medgivit, att ej heller »0 in» behöver avlätas, skall anmälan »0 ut» avgivas, när tågs ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad.

Å bansträckor, där automatiska blockposter finnas, få vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg, som efter varandra framgå å vänsterspår, utsändas på blockavstånd, när linjeblockeringen är i bruk. Härvid skall tåganmälan inskränkas så, att »klart 04» ej lämnas och att »02 in» ej behöver avvaktas, innan »04 ut» anmäles.

Föreskrift har lämnats angående tåganmälan dels för tåg, som framgå endast å en delsträcka (mom. 4) dels ock för det första tåg, som vid upphörande av enkelspårsdrift å dubbelspår framgår å de respektive spåren (mom. 7).

»0 in» för tåg, som påskjutits å del av en tåganmälningssträcka, får ej lämnas, förrän anmälan »Pålok från 0 in» ingått.

Bestämmelserna i Tjr § 57:6 att då tåganmälningskyldighet återinträder för driftplats, som varit befriad från dylik skyldighet, skall tågläget efterhöras, hava i Sjö intagits i § 96 under bestämmelserna för »obevakad körning». Huru förfrågan därvid skall formuleras, är utsagt i S. J. form. 359 A »Anvisningar för tågtidjournalens användande».

Bemärk att tåganmälan numera får utväxlas medelst telefon utan någon inskränkning.

### § 60.

När tåganmälningskyldighet skall upphöra vid driftplats, som enligt tjänstetidtabellen skall ha dylik skyldighet, skall tågklareren — liksom vid tillfälligt inträdande tåganmälningskyldighet — efter erhållen order låta underrätta närmaste tåganmälningsstationer å ömse sidor samt tågbefälhavare och lokpersonal å berörda tåg.

### § 61.

Anmälan »hinder för tåg» skall utväxlas mellan *Tjr § 57.* tåganmälningsstationer och blockposter, som begränsa den bansträcka, där hinder förefinnes, varjämte anmälan även skall ställas till *mellanliggande bevakade driftplatser med huvudsignal.*

Sedan hinderanmälan utväxlats, skola skyltar med påskriften »Hinder å sträckan M—N» uppställas å de apparater (telefon-, telegraf- eller linjeblockapparat), varmed tåganmälan utväxlas.

### § 62.

Tågtidjournal skall föras i enlighet med de före-*Tjr § 57: 12.* skrifter, som återfinnas i S. J. form. nr 359 A.

### § 63.

Tåg skall i regel vara bemannat med särskild *Tjr § 67.* konduktörspersonal. Från dessa bestämmelser medges dock — i större utsträckning än enligt Tjr — undantag enligt § 99.



## § 64.

*Tjr §§ 67, 68.* Ensamt lok, som för smörjning eller annan lokskötsel behöver flyttas, kan vara bemannat av endast en man, förare eller biträde med utbildning för linjetjänst. Lok skall i övrigt vara bemannat med såväl förare som biträde, med de undantag, som stadgas i §§ 98 och 98 a.

Om tåg framföres av två elektrolok, vilka äro elektriskt sammankopplade, så att båda loken kunna manövreras från ettdera av dem, behöver endast det främre vara bemannat. Om loken ej äro elektriskt sammankopplade, skall det bakre vara bemannat med minst en man.

Sedan strömavtagarna å elektrolok nedfällts, anses loket ej längre vara i tjänst, utan kan lokpersonalen få avlägsna sig från detsamma, om åtgärder vidtagits för att förhindra strömavtagarnas uppfällande av obehöriga.

## § 65.

*Tjr § 68: 2.* Bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

## § 66.

*Tjr § 71.* Tågs sammansättning och utrustning skall ombesörjas under tillsyn och ansvar av tågexpeditören, såvida ej annan tjänsteman därtill beordrats.

Utöver vad *Tjr* föreskriver åligger det *föraren* att tillse,

att bestämda effekter finnas å loket,

att ombesörja att loket förses med föreskrivna signaler,

att undersöka den genomgående bromsinrättningen,

att om hinder möter för tågs avgång underrätta signalgivaren härom.

*Tågbefälhavaren* har åliggande att tillse,

att vagnavsyningen utförts av vederbörande personal å föreskrivna stationer samt

att bromsprov verkställt.

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

För att underlätta snabb tågexpediering har medgivits, att arbetet med tågs iordningställande vid behov får uppdelas mellan tågexpeditör och tågbefälhavare, med skyldighet dock för den sistnämnde att ansvara för att säkerhetsordningens föreskrifter i detta hänseende iakttagas.

### § 67.

Tågbefälhavaren skall hava erhållit tjänstetidta-<sup>Tjr §§ 55—58, 69, 78.</sup> bellen, innan han anmäler tåget »klart för avgång» till tågexpeditören.

Om tåg efter erhållen avgångssignal stoppat å station av annan anledning än kol- och vattentagning eller framför vägkorsning och befinner sig loket innanför stationsgränsen, får tåget som regel ej föras vidare, förrän signalen »klart för avgång» och ny avgångssignal erhållits. För stopp framför vägkorsning gälla bestämmelserna i § 68, mom. 4.

Å driftplatser vid bandel med linjeblockering, där det medgivits att avgångssignal till genomfartståg ej behöver givas, erfordras ej heller avgångssignal, om tåget av någon anledning stoppat framför utfartssignal i stoppställning. Samma är förhållandet å station, där utfartssignal finnes uppsatt vid stationsgränsen, då tåg, som efter erhållen avgångssignal framförts till nämnda utfartssignal där nödgats stanna på grund av från denna utebliven körsignal.

År linjeblockering i olag å bansträcka, där avgångssignal under normala förhållanden ej behöves givas till genomfartståg, åligger det den station, varifrån berört tåg skall utgå å dylik sträcka, att underrätta tågbefälhavaren och lokpersonalen, att avgångssignal skall givas vid stationer och blockposter.

Vid station och blockpost skall avgångssignal givas av tågexpeditören och vid andra platser av tågbefälhavaren eller ock efter trafikinspektörens beprövande av platsvakten. Efter vederbörlig prövning kan avgångssignal vid station även ges av tågbefälhavaren — dock ej för genomfartståg — om tågexpeditören därtill lämnat tillstånd.

Signalgivaren skall vid signalens givande intaga sådan plats, att signalen blir *väl synlig* för lokpersonalen. Kan detta ej ske, må han i undantagsfall beordra annan person att med samma signalmedel, som han själv använder, repetera signalen.

Har avgångssignal givits med signalstav, skall alltså signalstav användas vid repeteringen. Avgångssignal får ej utan beordring repeteras.

Den, som repeterat avgångssignal, skall aktge på huruvida signalgivaren därefter visar stoppsignal, i vilket fall även denna signal skall repeteras.

Om påskjutningslok skall användas, skall avgångssignal givas så, att signalen kan uppfattas av lokpersonalen å såväl tåg- som påskjutningslok. Kan så ej ske, skall avgångssignalen först givas till påskjutningsloket, som svarar med signalen »giv akt», och omedelbart därpå till tågloket.

Bestämmelsen att vissa tåg kunna avgå före i tjänstetidtabellen angiven tid har utsträckts till högst 5 min. och gäller för genomfartståg och uppehållståg, som ej ha uppehåll för resandes påstigande. Lokalgodståg, som kunna inställas av trafikinspektören, anses i detta hänseende ej ha uppehåll för resandes påstigande. Dylika lokalgodståg få avsändas från driftplats högst 15 min. före den tidtabellsenliga avgångstiden, om detta är angivet i tjänstetidtabellen.

Uttryckligen har föreskrivits, att när tåganmälan i föreskriven ordning ej kan utväxlas och ett tåg skall utsändas, stationspersonalen skall söka komma i förbindelse med en längre bort belägen station för att efterhöra om ett föregående tåg dit inkommit. Om tåget skall avsändas utan att sladgad tåganmälan kunnat utväxlas, skall tågbefälhavaren

och lokpersonalen därom underrättas, varvid särskilt skall anges, om »0 in» ej kunnat erhållas för det föregående tåget vare sig från närmaste eller längre bort belägna tåganmälningstation samt huruvida »klart» ej kunnat erhållas för det tåg, som skall avsändas. Om »0 in» ej kunnat erhållas, får föraren framföra tåget med en hastighet av högst 30 km/tim. och har »klart 0» ej kunnat erhållas, med en hastighet av högst 40 km/tim. (smalspårig 30). Föreligga båda dessa fall, får tåget givetvis ej framföras med högre hastighet än 30 km/tim. (Se § 69, mom. 6.) Å bansträcka med obehindrad sikt får hastigheten ökas till 60 km/tim. (smalspårig 40), varvid är att observera, att sikten ej anses vara obehindrad bl. a. i mörker och dimma. Föreskrivet meddelande till tågbefälhavaren och lokpersonalen i vilken utsträckning tåganmälan ej kunnat utväxlas skall avfattas å form. S 10.

Innan förare får avgå med tåg från driftplats, skall han bl. a. hava tillsett, att avgångstiden för tåget är inne, varvid dock är att beakta, att vissa tåg få avsändas före tidtabellstiden.

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.

I mom. 1 har föreskrivits, att det åligger tåg-<sup>Tjr §§ 16: 2</sup> befälhavaren och biträdet, i den mån tiden det<sup>71, 78: 3, 86</sup> medger, att vid tågs avgång från driftplats hava uppmärksamheten riktad på tågexpeditören, så länge denne är inom synhåll.

Under tågs gång skall föraren hålla utkik huvudsakligen framåt och biträdet, då sådant finnes, huvudsakligen bakåt.

Genom föreskrifterna i mom. 3 har utsagts, att tåg ej får framföras mer än högst 5 min. före den tidpunkt, som å bansträckan kan anses vara den

normala med hänsyn till de i tjänstetidtabellen angivna tiderna. Ett tåg får t. ex. således ej ankomma till en driftplats, för vilken tid finnes i tjänstetidtabellen angiven, mer än 5 min. före denna tid. Om ett lokalgodståg enligt medgivande i tjänstetidtabellen *avsändes före* tidtabellstiden, få de 5 min. ökas med det antal min., som tåget avgått för tidigt; maximum blir sålunda i dylikt fall 20 min.

De fall, då tåg, som stannat å linjen, får föras vidare utan att avgångssignal behöver givas, ha utökats att omfatta jämväl:

då körsignal visas med hjälpsignalmedel,

då tåg stannat för slangbrott å tryckluftledning eller för kol- eller vattentagning,

då tåg stannat framför vägkorsning, skyddad av stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta samt

då automatisk blockpost visar stoppsignal enligt § 72, mom. 13.

Förare, som erhållit underrättelse, att vederbörande banpersonal ej blivit underrättad om tågets gång eller att stadgad tåganmälan ej kunnat utväxlas, har skyldighet att ej blott framföra tåget med för sådana fall föreskriven hastighet utan även att iakttaga skärpt uppmärksamhet samt att signalera och nedbringa hastigheten vid sådana ställen, där fara företrädesvis kan finnas. Tåget skall i dylikt fall kunna stoppas före ankomsten till vägkorsning, som skall vara bevakad, om stoppsignal visas, eller det eljest är känt eller iakttages att bevakningen ej fungerar eller hinder av annat slag skulle föreligga.

### § 69.

*Tjr § 79.* Tågs största tillåtna hastighet, som gjorts beroende även av de medförda fordonen, har i vissa fall ändrats vid gång i lutningar och kurvor.

Styrelsen kan medge högre hastighet än 40 km/tim. för tågs framförande över rörlig bro under seglationstiden.

När huvudsignal å driftplats med förregling är ur bruk och körsignal visas med enbart hjälpsignalmedel, får hastigheten ej vara större än vad som bestämts för tågs gång genom oförreglade växlar.

Bestämmelserna angående tågs största tillåtna hastighet med hänsyn till tågets sammansättning och bromskraft (mom. 4) ha i vissa hänseenden ändrats och kompletterats.

Har underrättelse lämnats, att anmälan »0 in» ej erhållits för närmast föregående tåg, får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim. och om anmälan »klart 0» ej kunnat utväxlas eller att banpersonalen ej kunnat underrättas, högst 40 km/tim. (smalspårig 30). Å bansträcka med obehindrad sikt må hastigheten dock i samtliga dessa fall ökas till 60 km/tim. (smalspårig 40). Denna hastighet är dock ej tillåten i mörker eller tät dimma.

Efter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim. vid tågs införande å driftplats.

### § 70.

För ensamt lok eller lokomotor i växlingstjänst *Tjr § 79: 11.* föreskrives högsta hastighet 40 km/tim.; medföras vagnar, får hastigheten som nu ej överstiga 30 km/tim.

### § 71.

Då tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställt av föraren, skall denne med visslan giva signalen »undersök bromsarna» och såmedelst underrätta tågbefälhavaren. *Tjr § 82.*

### § 72.

Vid infart till station eller lastplats skall, om infartssignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför yttersta växeln än 100 m. och infartssignalen visar stopp eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller är ur bruk och ersatt av hjälpsignalmedel, som visar stopp, tåget stanna omkring 100 m. utanför denna växel. *Tjr §§ 11, 48, 52, 81, 83: 1.*

Om tåg stoppats för ordergivning utanför *enmansstation*, får tåget på tågexpeditörens muntliga order till föraren införas å stationen förbi infartssignalen i stoppställning. Om tåget skall passera stationen, får avgångssignal givas vid infartssignalen (jfr § 46, mom. 5).

Om försignal anger, att huvudsignal är ställd till »kör», har föraren visserligen rätt att förvänta denna signal även från huvudsignalen men har dock skyldighet att aktgiva på huvudsignalens ställning. Om försignalen anger, att huvudsignalen är ställd till »kör», men sistnämnda signal av någon anledning ej visar riktig, tydlig eller fullständig körsignal, skall föraren stoppa tåget så snart ske kan, och om möjligt c:a 100 m. utanför yttersta växeln.

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

Då tåg ej kan intagas å station och det beräknas bli stående utanför stationen längre tid än 15 min. efter det gångtiden å tåganmälningssträckan utgått, åligger det i första hand tågexpeditören att vidtaga åtgärder till tågets skyddande. Denne har att i dylikt fall omedelbart underrätta närmast bakomliggande tåganmälningsstation om förhållandet, ombesörja hinderanmälnans utväxlande samt anmäla detta till tågchefhavaren. Om tågchefhavaren ej erhåller dylik underrättelse inom sagda tid eller ock underrättats om att tågexpeditören ej kunnat lämna meddelande till bakomliggande tåganmälningsstation, skall tågchefhavaren ombesörja utläggandet av knalldosor bakåt enligt § 27. Om knalldosor utlagts, förfares enligt § 83, mom. 1 när tåget föres vidare.

Det har medgivits, att tågchefhavare vid dagsljus får giva stoppsignal till tåg från fordon i rörelse med ena armen.

Utan erhållen stoppsignal skall tåg med fast uppehåll stanna å driftplats vid för tåget gällande

uppehållsmärke eller vid anordning för kol- och vattentagning enligt tidtabellsboken. Om dylikt tåg ej erhåller stoppsignal å station, där det ej skall stanna vid uppehållsmärke eller för kol- eller vattentagning, får det ej framföras längre än till infartstågsvägens slutpunkt. Om lågexpeditören under tågets infart ger signal till växlingsrörelse, förfaller skyldigheten för föraren att stanna tills stoppsignal givits. Tåget får dock ej föras förbi utfartssignal i stoppställning utan särskilt tillstånd.

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

Om tåg, som medför resande, stannat vid eller i närheten av plattform, får föraren ej förflytta tåget utan att signal därtill erhållits.

Tåg med fast uppehåll kan på vissa villkor tillåtas passera driftplats, om uppehållet någon gång är obehövt; därvid föreskrives emellertid, att, innan avgångssignal ges, stoppsignal skall vid dagsljus ges med signalgivarens armar och i mörker med ofärgat sken.

Bestämmelserna om åtgärder för tåg med behovsuppehåll vid driftplats särskilja på »driftplats, där tågexpeditör finnes i tjänstgöring» och »driftplats, där tågexpeditör *ej* finnes i tjänstgöring». Det avgörande blir sålunda om den tjänstehavare, som tjänstgör å driftplatsen, är att anse såsom tågklarare resp. platsvakt, d. v. s. expedierar tåg enligt säkerhetsordningen. En tjänsteman, som exempelvis endast sköter om lastning och lossning av gods, är ej att anse såsom tågexpeditör. I fråga om bestämmelserna för expedierande av tåg med behovsuppehåll vid driftplats, där tågexpeditör tjänstgör, har den ändringen vidtagits, att stoppsignal för dylikt tåg ej behöver ges, om för tåget gällande uppehållsmärke finnes. Uteblir avgångssignal, skall tåget bringas till stopp, å station senast vid infartstågsvägens slutpunkt.

Beträffande tågs expedierande vid driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, har



föreskrivits, att när intet finnes att avlämna och lokpersonalen ej kunnat i förväg därom under-  
rättas, avgångssignal skall givas till tåget. Häri-  
genom har likformighet vunnits med förfarings-  
sättet vid driftplats med tågexpeditör. Om på-  
stigningsmärke ej finnes vid dylik plats, där up-  
pehåll för påstigande göres, skall föraren söka  
iakttaga, om resande finnas, men även tågbefäl-  
havaren har ålagts denna skyldighet. Vidare före-  
skrivs, att trafikinspektör äger rätt bestämma,  
att stoppsignal skall ges till tåg av tågbefälha-  
varen vid driftplats utan tågexpeditör.

Har förare ej uppmärksammat, att resande  
finnas, skall tågbefälhavaren stoppa tåget; om be-  
hövligt med nödbroms. Finnas ej resande, skall  
tåget utan avgångssignal från tågbefälhavaren  
föras vidare.

Vidare föreskrives, att trafikinspektör äger rätt  
bestämma, att stoppsignal skall givas till tåg av  
tågbefälhavaren vid driftplats utan tågexpeditör.  
Det har nämligen visat sig medföra svårighet att  
vid vissa driftplatser avgöra, var tåget lämpligast  
bör stoppas.

Nya bestämmelser om åtgärder när tåg stoppas  
framför infartssignal till station, som bort vara  
bevakad, men där vederbörande tågexpeditör ej  
funnits tillstädes, hava tillkommit. Det har fram-  
hållits, att föraren själv eller genom biträde har  
att i första hand inne på platsen efterse, om tåg-  
expeditören finnes tillstädes eller ej. Vidare har  
utsagts, att när platsen är tåganmälningsstation  
eller blockpost, tågbefälhavaren själv skall söka  
erhålla upplysning om det är klart för tåget att  
fortsätta eller, om så ej kan ske, förfara enligt  
föreskrifterna i § 67, mom. 9 i tillämpliga delar.

Om huvudsignal vid tågs ankomst till automa-  
tisk blockpost visar stopp, får vid dubbelspårs-  
drift tåget med nedsatt hastighet framföras till  
nästa huvudsignal. Vid enkelspårsdrift eller enkel-  
spårsdrift å dubbelspår skall föraren i liknande  
fall med telefon sätta sig i förbindelse med när-

maste tåganmälningstation och får efter erhållet besked att linjen är klar fortsätta med tåget.

### § 73.

Vid fel eller hinder i tågväg skall, om detta ej *Tjr. § 51.* är angivet i tjänstetidtabellen, lokpersonalen i regel lämnas underrättelse härom å en föregående station. Har dylik underrättelse om iakttagande av försiktighet vid tågs införande å driftplats ej i förväg kunnat lämnas till lokpersonalen, skall infartssignalen bibehållas till stopp tills föraren givit signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». När sådan signal givits, har föraren skyldighet att iakttaga skärpt uppmärksamhet samt att ej framföra tåget med högre hastighet än 30 km/tim. Skall lägre hastighet därvid tillämpas, måste lokpersonalen dock under alla förhållanden underrättas.

Grönt blinkljus från infartsdvärgsignal kan efter trafikinspektörens medgivande ersätta underrättelse om iakttagande av försiktighet vid tågets införande, vilket medgivande då skall vara intaget i tjänstetidtabellen.

Till tåg med fast uppehåll behöver underrättelse dock ej lämnas, om den farliga punkten är belägen minst 200 m. bortom infartstågvägens slutpunkt eller om den farliga punkten är belägen minst 200 m. bortom den punkt, där tågets främst gående del brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, och tåget består av högst 20 vagnsaxlar.

### § 74.

Föreskrifter hava intagits, att order till tåg om *Tjr. § 52.* uppehåll för *möte eller förbigång* icke innebär förändring av tågets ursprungliga karaktär av genomfartståg resp. tåg med behovsuppehåll.

Genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, som å en föregående station erhållit order om *uppe-*

*håll*, behandlas däremot som tåg med fast uppehåll.

Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» skall komma till användning även i det fall, att hinder för genomfartstågs avgång finnes eller om för tåg med behovsuppehåll finnes annat hinder för tågets avgång än trafikutbyte och tåget skall intagas å stationen. Inne på stationen skall stoppsignal då visas med utfartssignal eller, om sådan ej finnes, medelst signalredskap, som av tågexpeditören hålles stilla (röd signalflagga resp. rött sken från handsignallykta). Tåget skall införas med skärpt uppmärksamhet och med en hastighet av högst 30 km/tim. Förefinnes samtidigt hinder enligt § 73, skola bestämmelserna i denna paragraf tillämpas. Sedan loket kommit innanför stationsgränsen och lokpersonalen iakttagit stoppsignal med signalredskap, skall föraren upprepa signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». Tågexpeditören kan då upphöra att visa stoppsignal, varefter tåget får framföras tills stoppsignal ånyo visas av tågexpeditören, dock ej längre än till infartstågvägens slutpunkt. I mörker gives av tågexpeditören stoppsignal med rött sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned.

Finnes utfartssignal försedd med försignal och kan stoppsignal visas med utfartssignalen, må förfaringssättet vid tågets intagande förenklas.

Tjr bestämmelse om utläggande av knalldosor i mörker och tät dimma har slopats.

## § 75.

*Tjr § 61.* Förutom anmälan om tågförsening innehåller paragrafen föreskrifter om olika sätt för ändring av tågs ordningsföljd. Ändring kan ske

1) genom inställande av tåget och anordnande av extratåg med annat nummer än det inställda,

2) genom utfärdande av »ändrad tjänstetidtabell» för tåget (§ 76),

3) genom enstaka order (§§ 77 och 78).

## § 76.

Orderformen »ändrad tjänstetidtabell» bör i regel användas endast för tåg, som drabbats av större försening eller tåg, som skall ges tidigare läge än vad tidtabellen anger och då den ändrade tjänstetidtabellen kan utfärdas i så god tid, att berörda stationer hinna mottaga och kvittera densamma, innan bestämmelserna skola utföras.

Tjr §§ 62:1.  
63:1.

Sådan order skall utfärdas av tågledaren enligt form. S 4. Delgivning av den ändrade tjänstetidtabellen och erkännande å mottagandet skall ske enligt de föreskrifter, som gälla för tillfällig tjänstetidtabell (§ 35, mom. 4); maskinbefälet behöver dock ej delges. Tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, för vilket möte med det enligt ändrad tjänstetidtabell gående tåget uppkommer, ändras eller bortfaller, skola underrättas därom genom av tågexpeditören bestyrkt utdrag å form. S 9 av den ändrade tjänstetidtabellen i samma ordning, som är föreskriven för extratåg. Erkännande om mottagandet av den ändrade tjänstetidtabellen behöver ej lämnas av underrättelsestation. Om ändrad tjänstetidtabell berör avgångstiden för sådant tåg, som får avsändas intill 15 min. före tidtabellstiden, skall i tidtabellen särskilt anges, om tåget fortfarande får avsändas 15 min. i förväg.

## § 77.

Vid ändring av möte genom enstaka order, som enligt S 60 även få givas per telefon, skall tågledaren i regel ställa förläggningsordern *endast till den nya mötesstationen*. Då denna station emellertid ej kan med säkerhet känna den förutvarande mötesstationen, skall förläggningsordern formuleras sålunda: »Förlägg mötet mellan tågen 01 och 02 från B till A». Bestämmelserna i paragrafen ha därjämte i övrigt omformulerats med hänsyn till detta nya förfaringssätt.

Tjr § 62.

Det har särskilt framhållits vikten av att tågklarararen å den nya mötesstationen vidtager åt-

gärder för underrättelse till det tåg, som skall kvarhållas, innan verkställighetsordern avsändes. Om det tåg, som skall kvarhållas, ej inkommit till stationen och ej heller har fast uppehåll därstädes, skall tågklararen återkalla ordern om körsignal för tåget, om sådan order givits, samt förvissa sig om att infartssignalen blivit återställd till stopp. Detta erfordras dock ej, om utfartssignal med för-signal finnes och denna utfartssignal visar stopp.

I verkställighetsordern angiven spårändring å den nya mötesstationen i samband med ändring av möte bortfaller ej blott när mötet tillbakaflyttas utan även när det förlägges till annan station. Kontrollen å den förutvarande mötesstationen i avseende på verkställighetsorderns överensstämmelse med *tågledarens* order bortfaller. Verkställighetsordern skall ej heller sändas till tågledaren.

### § 78.

*Tjr § 63.* Sào föreskrifter beträffande ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order avviker i princip från *Tjr* föreskrifter beträffande ändring av förbigång. I Sào särskiljas nämligen ej de båda fallen, om det föregående tåget är försenat eller det efterföljande. Tågledaren skall alltid ställa sin order *endast till begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tågen skola framgå i ändrad ordningsföljd.* Order ges enligt följande formulering: »Låt tåg 02 gå efter 04 till A» (slutstationen för bansträckan).

Tågklararens å begynnelsestationen verkställighetsorder ges till slutstationen och mellanliggande stationer — ej till tågledaren — enligt följande formulering: »Tåg 02 går efter 04 till A».

### § 79.

Det åligger tågledaren att ingripa, när vid tågförseining eller vid ändring av tågs ordningsföljd möte uppkommer för annat tåg utan att detta möte är angivet i dess tjänstetidtabell.

Vid nytillkommet möte kan mötesordern även ställas till av tåget tidigare berörd station, vilken då har att delge tåget ordern. Observera att mötesordern alltid skall delges vederbörande tåg-befälhavare och lokpersonal skriftligen (form. S 9) och mot kvitto. Tågklareren å mötesstationen åligger att till tågledaren kvittera mötesordern. Motsvarande föreskrifter saknas i Tjr.

### § 80.

Bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

*Tjr § 64.*

### § 81.

Från den allmänna regeln att vid dubbelspårs-*Tjr §§ 21:4, 59.* drift tågen skola framgå på det vänstra huvudspåret i fartriktningen har medgivits det undantaget, att hjälptåg och återgående påskjutningslok få framföras å högerspår samtidigt som tåg framgår å det andra spåret.

Bestämmelserna om enkelspårsdrift å dubbelspår ha undergått avsevärda förändringar. Uppdelningen i partiell och fullständig enkelspårsdrift har slopats. Det finnes numera endast ett slag av enkelspårsdrift å dubbelspår. Liksom förut är det även nu tågledaren, som har att bestämma, när enkelspårsdrift skall äga rum. Order härom skall utfärdas endast till begynnelse- och slutstationen (gränsstationerna) för den bansträcka, varå enkelspårsdriften skall äga rum. För tidsvinande vid telefonering av ordern har föreskrivits, att ordern skall ges enligt form. S 7. Det har utsagts, att enkelspårsdriften bör begynna med det första tåg och sluta med det sista tåg, som framgår å högerspår. (Bemärk att benämningarna »rätt» och »orätt spår» ej få förekomma.)

När vid enkelspårsdrift å dubbelspår möte uppkommer vid enkelspårsdriftens början eller slut skall detta av tågledaren anges i ordern, men behöver därvid ej anges möte med alla inom en timme ankommande tåg utan endast med det sist

ankommande tåget, och skall det åligga gränsstation, där möte uppkommer, att ombestyras mötesorder till tåget. Om möte uppkommer vid enkelspårsdriftens början eller slut, delges order här om å form. S 9.

Det är att observera vid enkelspårsdrift, som gäller tillsvidare, att det ankommer på tågklarerare att undersöka om möte uppkommer vid dubbelspårsdriftens återupptagande samt att i så fall ombesörja order till möteståget å form. S 9.

Mellanliggande stationer och underrättelsestation skola underrättas av den gränsstation, varifrån tåg utsändas å högerspår. Vardera gränsstationen har att ombestyras (genom ordergivningsstation) ordergivning till tågchefhavare och lokpersonal å de tåg, som därifrån utgå å enkelspårssträckan. Denna underrättelse skall ske genom en bestyrkt avskrift eller utdrag av tågledarens order (form. S 7), vilken kvitteras av tågchefhavare och lokpersonal. Är det fråga om utdrag av tågledarens order, skall tågets ordningsföljd angivas i förhållande till det närmast föregående och det närmast efterföljande tåget.

Tågledaren skall numera ej utfärda särskild order, när dubbelspårsdriften skall återupptagas. Har tågledaren föreskrivit enkelspårsdrift endast för vissa tåg, må dubbelspårsdriften utan vidare återupptagas, för såvitt anledningen till densamma inom bestämd tid bortfallit. Gäller ordern fr. o. m. visst tåg tills vidare, skola tågklarerarna å gränsstationerna överenskomma om dubbelspårsdriftens återupptagande, när anledningen till enkelspårsdriften bortfallit. Initiativet skall tagas av den gränsstation, som först erhållit *i föreskriven ordning* lämnat meddelande härom. Ordern, vilken skall hava följande lydelse: »Dubbelspårsdriften A —B återupptages fr. o. m. tåg 02», skall omedelbart tillställas andra gränsstationen, mellanliggande stationer samt tågledaren och underrättelsestationen. Stationer, som eventuellt anmodats ordergiva tåg, underrättas av vederb. gränsstation. Ut-

förlig tågannmälan skall liksom hittills utväxlas för alla tåg, som framgå under den tid enkelspårsdrift äger rum, ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret (§ 59, mom. 7).

I mom. 6 föreskriven underrättelse till banmästaren om bevakning vid vägkorsning med automatisk signalanordning, som fungerar endast vid rörelse i ena riktningen, skall ombesörjas av station, varifrån tåg skola å högerspår utsändas å dylik bansträcka.

Bestämmelsen i Tjr § 21: 4 om särskilda signalmedel å lok när å dubbelspårig bansträcka anordnats partiell enkelspårsdrift, har slopats.

## § 82.

Bestämmelserna i denna paragraf skola tillämpas *Tjr §§ 23, 65, 79: 6.* med de modifikationer, som betingas av vid respektive järnvägar rådande förhållanden. Erforderliga ändrade föreskrifter utfärdas av trafikbefälhavaren och anmälas till Styrelsen.

Systematiserade bestämmelser angående banpersonalens underrättande medelst bantelefon och i vissa fall medelst banpost om förhållanden å linjen, som röra dess verksamhet, hava införts i Säo. Underrättelser om extratågs gång genom »följ-signal» och »kryssignal» å tåg ha slopats.

Den banpersonal, som skall erhålla dylika underrättelser, indelas i paragrafen i tre grupper, nämligen:

- a) sträckvakter och ledningsvakter,
- b) personal vid blockposter och bevakade last- och signalplatser samt
- c) vägvakter, vakter vid rörlig bro och banvakter med fast postställe.

I stället för den i Tjr intagna skyldigheten för varje station att underrätta banpersonalen indelas banan efter samråd mellan trafik- och banbefälet i *underrättelsesträckor*, och en station inom



varje sådan sträcka utses till *underrättelsestation*. Denna underrättelsestation har skyldighet att vid påringning lämna underrättelser till sträck- och ledningsvakter angående förhållandena å underrättelsesträckan och skall även lämna dylika till småfordonsförare, som färdas över sträckan ifråga; underrättelsestationen kan även av trafikinspektören åläggas underrätta de under b) och c) angivna personalgrupperna. För att underrättelsestationen skall kunna fullgöra denna sin skyldighet är det nödvändigt, att stationen hålles underkunnig om vidtagande och upphörande av sådana anordningar, som äga betydelse för vederbörande personal, ävensom å underrättelsesträckan placerade sträck- och ledningsvakter och deras arbetstid.

Sträckvakt (ledningsvakt) har i sin tur skyldighet att snarast möjligt underrätta all å arbetssträckan arbetande personal samt, om tillfälle därtill yppar sig, banmästaren (ledningsmästaren). Banmästare må dock även underrättas på annat sätt, varom överenskommelse mellan trafik- och banbefäl träffats.

Underrättelse skall, på sätt som framgår av tabellen i Säo, lämnas angående vagnuttagning, extratågs gång eller tågs inställande, återgående pålok, ändrad tjänstetidtabell, mötes- och förbigångsändring genom enstaka order, enkelspårdrift å dubbelspår samt tågförseningar om mer än 15 minuter. Enligt anm. 1 i sagda tabell skall order lämnas till tågbefälhavare (tillsyningsman) och lokpersonal, när sträck- och ledningsvakter ej kunnat underrättas vid de regelbundna påringningarna om vissa anordningar, bl. a. vidtagande och upphörande av enkelspårdrift å dubbelspår, som skola komma till utförande under vakternas *arbetstid*. Underrättelse i angivna fall behöver dock vid enkelspårdriftens vidtagande endast lämnas till tåg å högerspåret och vid enkelspårdriftens upphörande endast till personalen å det första tåget å det spår, som varit ur bruk.

De regelbundna påringningarna till sträckvakter och ledningsvakter skola ske två gånger varje vardag, en gång före arbetstidens början på morgonen och en gång på middagen å tid, som trafik- och banbefälet efter samråd bestämt och bekantgjort. Å helgfria lördagar skall påringning dock företagas endast på morgonen. Å svagt trafikerade bandelar kan medgivande lämnas, att påringning skall ske endast en gång varje vardag. Vid de regelbundna påringningarna skall underrättelse lämnas om vid tillfället kända anordningar, som skola komma till utförande under tiden intill klockan 8 följande vardag eller, om endast en påringning varje vardag skall ske, intill tidpunkten för nästa påringning. I undantagsfall kan bestämmas, att tre regelbundna påringningar skola göras. För att såväl sträck- och ledningsvakter som personalen å underrättelsestation ej skola avglömma dessa påringningar har föreskrivits, att påringning skall ske även om intet finnes att meddela.

Om i undantagsfall underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen måste utföras å annan tid än den uppgivna arbetstiden, skall detta av banmästaren (ledningsmästaren) meddelas till underrättelsestationen, vilken då har att i förekommande fall underrätta arbetsplatsen (jfr även mom. 9) resp. lämna order till berörd personal å tåg eller vagnuttagning.

Underrättelsestationens skyldighet att medelst telefon underrätta sträckvakter och ledningsvakter är fullgjord, när de regelbundna påringningarna skett. Eftersom underrättelse till sträckvakter och ledningsvakter endast sker vid de regelbundna påringningarna och underrättelsestation då blott kan lämna meddelanden angående förhållanden, som vid påringningen äro kända, kan det inträffa, att dessa vakter ej erhålla kännedom om allt som sker å linjen. Det har därför föreskrivits såsom grundprincip, att dessa vakter alltid skola, innan de begiva sig ut på lin-

jen med fordon eller för att utföra arbeten, hos underrättelsestation eller närmaste station inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, som röra deras verksamhet.

Underrättelser, som skola lämnas till banpersonalen eller varom småfordonsförare måste äga kännedom, skola å underrättelsestationen ävensom å övriga stationer, som ha skyldighet att underrätta grupperna b) och c), införas i därför särskilt upplagd telefonbok. I denna antecknas även anmälan om färd med småfordon.

Därest bantelefon är i olag eller särskild order utfärdas, skall banpost utsändas vid *anordnandet* av vagnuttagning, extratåg, återgående pålok — däremot ej vid *inställandet* — samt tågs tidigareläggning genom ändrad tidtabell och enkelspårsdrift.

Om ett extratåg anordnas att gå omedelbart före ett redan anordnat tåg och extratåget blir så försenat, att det framföres enligt det redan anordnade tågets tidtabell och banpersonalen ej blivit underrättad om extratågets gång, åligger det tågledaren att med hänsyn till den fara, som härigenom kan komma att uppstå för banpersonalen, bestämma i vad mån personalen å resp. tåg skall underrättas.

Av det anförda framgår, att det är av vikt att skilja på bestämmelserna om underrättelse till grupp a) (sträckvakter och ledningsvakter) och till de båda andra grupperna b) och c). För grupp a) gälla ej blott de i tabellen intagna bestämmelserna utan även övriga i paragrafen intagna föreskrifter, men för grupperna b) och c) i stort sett endast de i tabellen intagna föreskrifterna. Underrättelse till grupp a) skall alltid lämnas av en och samma station, underrättelsestationen, men till grupperna b) och c) av olika stationer, beroende på ifrågakommande anordning eller rubbning. Såsom av tabellen framgår gäller i stort sett

samma regel beträffande underrättelseskyldighet till grupperna b) och c). Dock bör observeras, att om underrättelse till grupp c) ej kunnat lämnas angående mötesändring genom enstaka order, tåg likväl ej skall delgivas order härom. Underrättelse till grupp a) skall ske vid de regelbundna påringningarna och endast vid dessa tillfällen samt till grupperna b) och c) så snart behov därav föreligger.

Om underrättelse ej kunnat lämnas till sträck- och ledningsvakter vid de regelbundna påringningarna angående viss anordning, enär förhållandet då ej varit känt för stationen, skall underrättelsestationen förvissa sig om, huruvida anordning eller rubbning i driften förekommer å dessa vakters arbetstid eller ej. Med arbetstid avses här den tid, varunder sträck- eller ledningsvakter å vardagar utföra underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen. Därest anordningen inträffar å icke arbetstid är intet att iakttaga. Förhåller sig däremot så, att anordningen eller rubbningen inträffar å arbetstid, skall stationen ombestyras, att underrättelse i vissa fall lämnas till lokpersonal och tågbefälhavare (tillsyningsman), att rörelse med fordon får ske endast med skärpt uppmärksamhet och ifråga om tåg dessutom med nedsatt hastighet. Dylik underrättelse skall lämnas vid vagnuttagning, extratågs gång, återgående pålok, tågs tidigareläggande genom ändrad tjänstetidtabell samt vidtagande och upphörande av enkelspårsdrift å dubbelspår. Om exempelvis ett extratåg anordnats att gå kl. 14 en fredag och underrättelse härom kommit underrättelsestationen tillhanda vid sådan tidpunkt att sträck- och ledningsvakter ej kunnat underrättas därom vid de regelbundna påringningarna, skall lokpersonal och tågbefälhavare å extratåget delges order rörande detta förhållande. Anordnas däremot extratåget en helgdag eller efter arbetstidens slut en vardag, skall dylik underrättelse till tåget ej lämnas. Vad ovan sagts avser sålunda underrättelse till *sträck- och ledningsvakter*.

Underrättelse till grupperna b) och c) — till blockposter, bevakade last- och signalplatser samt vägvakter och vakter vid rörlig bro och banvakter vid fasta postställen — skall alltid lämnas, när föreskriven anordning eller rubbning inträffar och sålunda ej vid vissa bestämda tider. Ha dessa ej kunnat underrättas, skall beträffande vagnuttagning, extratågs gång, återgående pålok, tågs tidgareläggande genom ändrad tjänstetidtabell, vidtagande och upphörande av enkelspårsdrift å dubbelspår samt beträffande ej lämnad underrättelse om mötesändring genom enstaka order till vakt vid bevakad driftplats med huvudsignal, order härom alltid lämnas till lokpersonal och tågbefälhavare (tillsyningsman) och sålunda oavsett om anordningen kommer till utförande å arbetstid eller ej.

### § 83.

*Tjr §§ 38:2, 83, 84, 87.* Till vinnande av större överskådlighet ha bestämmelserna om åtgärder vid tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser sammanställts så, att i § 83 behandlats enklare tågmissöden och tillbud samt i § 84 mera svårartade olyckor. Paragraf 83 innehåller sålunda bestämmelser om de fall, då tåg måste stanna å linjen men beräknas kunna i sin helhet antingen föras framåt, eventuellt först efter backning, eller tillbaka till närmaste station, ävensom det fall att tåg måste stanna å linjen för opåräknad stoppsignal. Ifråga härom föreskrives att tåget, om någon anledning till fara ej kan upptäckas, får framgå en sträcka av 1 000 m. med en hastighet av högst 10 km/tim. och under bevakning, om sådan kan anordnas, varefter bevakningen må indragas och tåget framföras med normal hastighet med skyldighet dock för föraren att iakttaga särskild uppmärksamhet. Vidare innehåller § 83 bestämmelser om åtgärder, när vagnar gå loss å linjen.

### § 84.

*Tjr §§ 66, 83, 84.* Ifråga om svårare missöden och olyckstillbud särskiljas de fall, då någon del av tåget ej kan

föras vidare, och de fall, då en del av tåget kvarlämnas och den övriga delen föres vidare. Beträffande det förra fallet har bestämts, att den station, som erhållit underrättelse om missödet, alltid skall inträda såsom tåganmälningsstation, om tåganmälningskyldighet ej redan förefinnes, och ombestyras hinderanmälan samt underrättelser till tågledare, underrättelsestation och i förekommande fall närmaste omformare- eller transformatorstation samt till banmästare och övrig berörd banpersonal. Avdelningsföreståndare och högre befäl böra vid behov underrättas genom tågledarens försorg. Det skall åligga banvakt, som av tågpersonalen anträffas, att komplettera av tågbefälhavaren anordnad skyddssignalering eller helt ombesörja dylik signalering. När vagnar kvarlämnas å linjen, skall bl. a. tillses, att åtgärder vidtagas, så att vagnarna ej komma i drift, för vilket ändamål betryggande antal skruvbromsar skola tilldragas eller betryggande förstängning anordnas samt luftbromsledningen tömmas. Om vagnar måste kvarlämnas å obehövad station, behöver ej därför stationen inträda såsom tåganmälningsstation.

### § 85.

Tjrs bestämmelser rörande eldsvåda å tåg hava Tjrs §§ 38:1, 38:3, 39, 41, 85. kompletterats med föreskrifter, att stoppsignal genast skall ges, om tågets säkra framförande äventyras av varmgång, förskjutning av last, öppen vagnsdörr å personvagn o. d. samt vad den har att iakttaga, som givit eller observerat stoppsignal.

Med hänsyn till den stora risk, som förefinnes vid utsändandet av ångtåg å bansträcka, där kontaktledning anmälts bristfällig, har föreskrivits, att avpatrullering av linjen måste ske genom banmästarens eller ledningsmästarens försorg, innan ångtåg får utsändas. Vidare har tillkommit föreskrift, att kontaktledningsströmmen kan vid överhängande fara för tåg å elektrifierad linje frånslås på sätt särskilt är föreskrivet.

## C. Undantagsbestämmelser.

I denna avdelning intagna bestämmelser få — med undantag av bestämmelserna i § 101 — tillämpas endast efter särskilt medgivande av Styrelsen och innefatta föreskrifter angående tågs framförande över obevakade driftplatser, trafik å bispår, tågs framförande utan särskild konduktörspersonal, trafikering av trafiksvaga bandelar, avvikelser från Sáo vid tillämpning av militärtidtabell, framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar och av rälsbuss samt slutligen framförande av överföringsvagnar för fordon av annan spårvidd på smalspårig järnväg.

Bestämmelserna i fråga — med undantag för dem, som röra överföringsvagnar — sakna motsvarighet i Tjr. Flertalet enskilda järnvägar torde emellertid hava utverkat särskilt medgivande att helt eller delvis tillämpa undantagsbestämmelser av likartad natur. I saknad av kännedom om innebörden av för varje särskild järnväg fastställda bestämmelser av detta slag redogöres i det följande endast för sådana olikheter, som kunna betraktas såsom nya i jämförelse med de undantagsbestämmelser, vilka i regel tillämpats efter särskilt medgivande av Styrelsen.

Den särskilt i denna avdelning av Sáo omnämnda K 16-nyckeln är en huvudnyckel, som användes vid obevakade driftplatser, där tågvägsväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar äro låsta med kontrollås; vid växling kunna behöfliga nycklar frigöras medelst denna huvudnyckel. Förutom tågchefhavaren, som måste vara utrustad med dylik nyckel, kunna även vissa andra tjänstehavare tilldelas densamma, men måste ur säkerhetssynpunkt stor urskiljning härvidlag iakttagas (jfr §§ 90 och 100, mom. 12—16).

### § 88.

Det ankommer på tågexpeditören att avgöra, huruvida vid tågförsening bevakning skall äga rum

eller ej vid eljest obevakad driftplats. Bör så ske, skall denne föranstalta om härför erforderlig ordergivning samt om underrättelses lämnande till tågledaren.

### § 92.

Om vid tågs ankomst till eller avgång från obevakad driftplats körsignal ej visas från huvudsignal, skall — i likhet med vad som är föreskrivet beträffande bevakad driftplats (§ 72, mom. 12) — föraren själv eller genom biträdet i första hand inne på platsen undersöka, om någon tjänsteman finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken. Paragrafen innehåller dessutom föreskrifter om åtgärder, när lykta i huvudsignal å obevakad driftplats ej kan tändas (jfr även anm. 2 till § 94, mom. 2).

Underrättelse av tågexpeditör till lokpersonal om oregelmässigheter, som ovan sägs, skall avfattas å form. S 10.

### § 93.

Från bestämmelsen att ständigt obevakad driftplats skall vara försedd med kontrollås (K 16) medges undantag, om växlarna kunna låsas genom blockering från de båda närgränsande stationerna. Trafikinspektören skall bestämma om huvudnyckel skall förvaras å endera eller å båda stationerna å ömse sidor om driftplatsen.

Huvudnyckel till ständigt obevakad driftplats får av station utlämnas ej blott till tågchefhavare, banmästare och tillsyningsman utan även till arbetsledare och signalreparatör.

Trafikinspektören har åliggande att efter samråd med vederbörande baningenjör utfärda bestämmelser angående inspektion jämlikt § 45 å ständigt obevakad driftplats. Dylik inspektion kan lämpligen åläggas banmästare och sträckvakt i samband med den dagliga inspektionen av banan.



## § 94.

Om tåg skall befara driftplats, som lämnas obehövad för vissa tåg, endast i en riktning, skola å enkelspår båda infartssignalerna ställas till kör. Lykta å semafor behöver dock hållas tänd endast i den för tåget gällande infartssignalen och endast om nattsignal erfordras.

Om lykta i huvudsignal ej kan tändas, skall anmälan därom avlåtas samtidigt med anmälan »fri genomfart». Lokpersonalen underrättas härom å form. S 10.

Villkorlig anmälan »fri genomfart» kan i undantagsfall vid möte få lämnas efter medgivande av trafikinspektören, om så erfordras för undvikande av tågförsening. Bevakningen må dock ej upphöra, förrän »0 in» erhållits.

## § 96.

När bevakningsskyldighet inträder vid driftplats, som varit obehövad, skall varje till kör ställd huvudsignal utan dröjsmål återställas till stopp. Detta får dock ej ske förr än upplysning om tågläget inhämtats.

Kontroll skall utövas över att semaforvinge ej fastnat i körställning.

## § 97.

Särskilda bestämmelser ha införts i fråga om tågrörelser — således ej växlingsrörelser —, som ske å särskilt förbindelsespår mellan två stationer. Bestämmelserna avse sålunda icke trafikering av industri- och hamnspår utan endast förbindelsespår, där verklig tågrörelse förekommer mellan två stationer, t. ex. trafikering av norra och södra förbindelsespåren mellan Göteborg C och Olskroken.

## § 98.

Paragrafen innehåller föreskrifter om villkor för bemanning av förarehytter på *elektrolok*, *elektrisk*

*motorvagn, lok eller motorvagn med förbränningsmotor* med enbart förare.

När tåg framföres av enbemannat fordon av här ifrågavarande slag skall det åligga tågbefälhavaren att i fall, som avses i § 72, mom. 12 och § 92, mom. 1 efterse om vederbörande tjänstehavare finnes tillstädes.

#### § 98 a.

Paragrafen innehåller föreskrifter om villkor för bemanning av *ånglok (ångvagn)* med enbart förare.

#### § 99.

Bland föreskrifterna för tågs framförande utan särskild konduktörspersonal är särskilt att observera, att dragande fordon, som enligt § 98 kan vara enbemannat, får framföra tåg utan särskild konduktörspersonal, under villkor att tåg, medförande resande, har resandeförande vagn ansluten till bromsledningen och tåg, bestående av mer än 14 vagnsaxlar (motorvagnståg 8 vagnsaxlar), sista vagnen ansluten till samma ledning.

Föraren har att i fall, som avses i § 72, mom. 10 giva signalen »klart för avgång». I övrigt skall dylik signal ej givas av denne.

Det åligger den stationära personalen, att beträffande tåg utan särskild konduktörspersonal bl. a. kontrollera, att erforderlig bromskraft finnes, när vagnavkoppling från tåget skall äga rum enligt § 32, mom. 1. Verkställd vagnavsyning skall anmälas till tågexpeditören och ej till föraren.

Då tåg av det slag, som ovan sägs, stannat å linjen och backning till närmaste station skall ifrågakomma, får backningen utföras, endast om annan person än biträdet kan utföra föreskriven signalering under backningen. Kan så ej ske, bör hjälptåg begäras eller vagnar kvarlämnas å linjen. När vagnar kvarlämnas å linjen, skola i § 84, mom. 3 föreskrivna åtgärder vidtagas och må föraren sedan skyddssignalering anordnats, föra främre delen av tåget vidare, så att underrättelse om an-

ordnandet av bevakning av de kvarlämnade vagnarna kan givas.

För att betryggande uppsikt över vagnarna och lasternas beskaffenhet å här ifrågavarande tåg skall kunna utövas, må trafikinspektören föreskriva, att tågexpeditörerna skola posta varannan på höger och varannan på vänster sida av tåget.

#### § 100.

I denna paragraf intagna undantagsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga banor eller bandelar ha på grund av Styrelsens medgivande redan tillämpats vid en stor del enskilda järnvägar i större eller mindre utsträckning. I det följande redogöres därför endast för viktigare olikheter mellan Sáo föreskrifter och tidigare i den form sådana i regel fastställts av Styrelsen.

Bevakning av gränsstation för bansträcka, där bandisposition skall äga rum, må efter medgivande av tågledaren inskränkas i vad avser bevakningen vid bandispositionens början till att endast omfatta viss tid före dispositionens vidtagande.

Viss inskränkning i bevakningsskyldigheten i och för tåganmälan vid tåganmälningsstation, där reservlok ej är förlagt, har medgivits i samband med förenkling av tåganmälan i allmänhet i fråga om trafikering av trafiksvaga bandelar.

Tågledarens medgivande erfordras ej för att tåg skall få utsändas å del av tåganmälningssträcka, medan annat tåg befinner sig eller bandisposition pågår å framförliggande del av samma sträcka. Tåg får även utsändas, då uttagning av A-fordon äger rum å framförliggande sträcka. När A-fordon uttages, skall stoppsignalering alltid ske enligt § 29, mom. 5.

Vid bandisposition eller uttagning av A-fordon åligger det banavdelningens personal att uppsätta och borttaga stoppsignaler, om obevakad driftplats utgör gräns för dispositionen.

Vid införandet av vagnar, som uttagits å linjen, är det tillåtet att efter tågledarens beprövande under

iakttagande av vissa angivna åtgärder tillkoppla vagnarna *framför* lok, som drager tåg.

Märk särskilt bestämmelserna att, förutom § 29, mom. 5 föreskriven stoppsignalering, knalldosor skola utläggas på avstånd av omkring 600 m. från vagnarna och *påköras av tåget*.

Detaljerade föreskrifter hava intagits rörande möte och förbigång å obevakad driftplats liksom *ändring* av möte och förbigång.

Huvudnyckel till ständigt obevakad driftplats får av station tillfälligtvis utlämnas även till arbetsledare. När i undantagsfall så erfordras med hänsyn till ofta förekommande bandispositioner kan huvudnyckel *tilldelas* banmästare (banförman).

Föreskrifter ha vidare intagits dels att, oberoende av bestämmelserna i §§ 86—96, driftplats må vara obevakad vid tågs ankomst eller avgång under vissa angivna villkor samt att utan hinder av bestämmelserna i § 98 a ångloks förarehytt må vara bemannad med enbart förare likaledes under särskilt angivna villkor.

### § 102.

Bestämmelserna i denna paragraf äro helt nya och avse framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

Den viktigaste nyheten för trafikering med dylika fordon är, att efter Styrelsens medgivande rälsbuss och lokomotor tillåtas utgå å tåganmälningsträcka, varå tåg utgått i samma riktning och innan detta lämnat sträckan, under iakttagande av vissa angivna säkerhetsföreskrifter.

### § 103.

Bestämmelserna rörande överföringsvagnar äro *Tfr § 73* i huvudsak oförändrade.

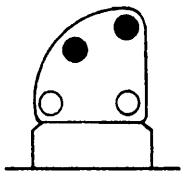


Fig. 11 a.

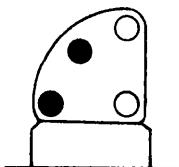


Fig. 11 b.

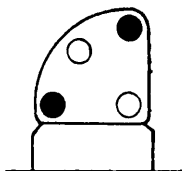


Fig. 11 c.

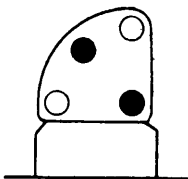
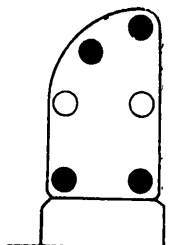
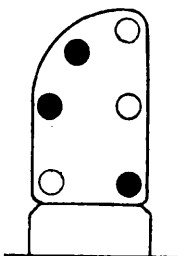
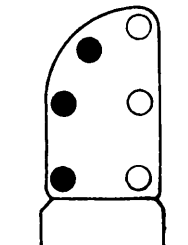


Fig. 11 d.



§ 6 c) 4) anm. 6.



§ 6 c) 4) anm. 6.

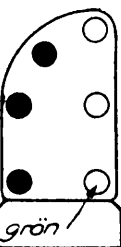
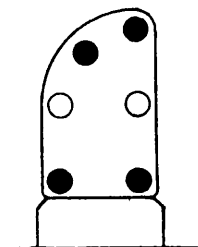
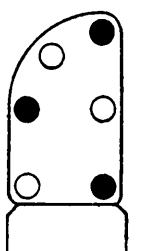
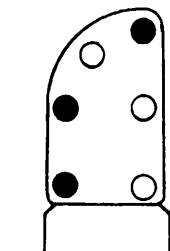


Fig. 11 e.

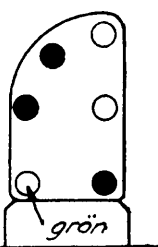


Fig. 11 f.

§ 6 c) 4) anm. 7.

Figurnumren och paragraferna hänföra sig till säkerhetsordningen. *Fig. 11 a*: Stoppsignal för tåg- och växlingsrörelse. *Fig. 11 b*: »Kör» eller »växling tillåten». *Fig. 11 c*: Varsamhetssignal = »kör med varsamhet» eller »växling tillåten med varsamhet». *Fig. 11 d*: Ogiltighetssignal = »rörelse är tillåten, men övervakas icke av signalgivaren». Av signalerna enligt § 6 c) 4) *anm. 6* har den 1:a samma betydelse som *fig. 11 a*, därpå följande 2:a och 3:e samma betydelse som *fig. 11 b* och de båda återstående 4:e och 5:e samma betydelse som *fig. 11 c*. Å 2:a—4:e av dessa signaler giver det nedersta ljusets ställning i förhållande till övriga ljus upplysning angående växlarnas lägen. Av de 3 sista signalerna (infarts- och utfartsdvärgsignaler) har signalen enligt § 6 c) 4) *anm. 7*) samma betydelse som *fig. 11 a*. *Fig. 11 e* och *fig. 11 f* visa körsignal, gällande förbi flera efter varandra följande dvärgsignaler, vilka alla visa kör, varjämte det nedre ljusets ställning i förhållande till de ofärgade skenen giver upplysning angående tågväg. Fast grönt sken å infartsdvärgsignal innebär att infartstågvägen är klar och å utfartsdvärgsignal att utfartstågvägen är klar. Blinkande grönt sken å infartsdvärgsignal innebär dessutom att hinder förefinnes i infartstågvägens bakre del (avkortad tågväg) och å utfartsdvärgsignal att utfartssignal vid stationsgränsen visar stopp.