

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20.

Säkerhetsföreskrifternas efterlevnad. Avvikelser från såo. *Mom. 1.* Åtgärd, som föreskrivits för trafiksäkerhetens tryggande, får ej underlåtas, även om tågför-sening därigenom vållas.

Om tvekan skulle råda beträffande vilka säkerhetsföreskrifter som äro tillämpliga, skola de fordringar gälla, som lämna den största säkerheten (t. ex. vid bedömandet huruvida småfordon skall framföras som C- eller A-fordon eller om för kilningsarbete stoppsignalering erfordras eller ej).

Mom. 2. Vid överhängande fara åligger envar att vidtaga de åtgärder, som för farans förebyggande eller förminskande anses nödvändiga, även om dessa åtgärder skulle avvika från de i såo föreskrivna.

Mom. 3. Order, som innebär avvikelser från bestämmelserna i såo, må vid missöden eller eljest i tvingande fall, när så utan fara kan ske, meddelas av distriktschef, sektionsföreståndare, tl eller tkl. Anmälan om sådan order skall omedelbart avlätas till närmast överordnade myndighet.

§ 21.

Telefonmeddelanden m. m. Vid ordergivning, lämnande av underrättelser och utväxlande av meddelanden skola i såo använda uttryck begagnas och tåg benämnas med det nummer, som finnes angivet i tidtabellen.

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

För utväxlande av dylika meddelanden mellan skilda platser skall dessutom iakttagas, att desamma skola nedskrivas och av mottagaren antecknas å för ändamålet fastställt formulär, i telefonbok eller å telegramblankett. Sådan skyldighet åvilar dock ej tl.

Vid kollationeringen skola bestämmelserna i str 127, Telefonföreskrifter, iakttagas.

Anm. Förestående bestämmelser gälla ej beträffande tågtidjournal — se § 62; jfr även §§ 59 och 61.

§ 22.

Tps och bps skall vara försedd med rätt gående ur och gällande tidtabellsbok. *Ur och tidtabellsbok.*

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

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

§ 23.

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

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

§ 24.

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

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

§ 25.

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

Anm. Vid vägkorsning, som är ordnad för s. k. »fri sikt», får föremål ej inom frisisiktområdet höja sig över syftlinjerna mellan punkter, belägna å ena sidan 1,0 m över vägbanan och å den andra 1,0 m ovan räls överkant. Snöanhopning, som räcker över nämnda syftlinjer, skall snarast undanskaffas.

Mom. 2. Å station får upplag av lösa föremål ej finnas närmare intill spår, än vid ny- och ombygg-

nader gällande normalsektion I för fria rummet anger (se str 239, Föreskrifter rörande byggnad och underhåll av bana och bangårdar). Sålunda få bl. a. upplag av större höjd än 0,76 m ej finnas närmare spårs mittlinje än 2,6 m. Invid elektrifierat spår gälla dock särskilda bestämmelser, intagna å form. 60 A och 60 C.

För hamnspår kan ti i detta hänseende medge undantag.

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

§ 26.

Väggkorsning.

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

Vid väggkorsning med ljus- eller ljudsignalanläggning kan finnas kontrollsignallykta enl. § 6 II A 8, som lyser, då signalerna för vägtrafiken visa stopp.

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

Anm. 2. Ang. handhavande av vissa dylika skyddsanordningar, se str 199, Instruktion för vägvakter.

Mom. 2. Då säkerhetsanordning vid väggkorsning befinnes vara i olag, skall, vare sig säkerhetsanordningen består av grindar eller bommar eller av ljus- eller ljudsignaler, korsningen bevakas av vakt (vakter), som har att, då tåg nalkas, varsko de vägfärande på båda sidorna om banan, vid dagsljus med utvecklade röda flaggor och i mörker medelst signallyktas röda sken. Lokps å alla berörda tåg skall såvitt möjligt underrättas, å form. S 10 till dess bevakning anordnats, därefter å form. S 11; genomfartståg behöver dock ej stoppas för ordergivning å form. S 11.

Anm. Ang. tillsyn och vård av automatiska säkerhetsanordningar vid väggkorsningar, se str 15, Instruktion för banvakter, bil. A.

§ 27.

Mom. 1. Befinnes linjen vara ofarbar eller annan fara vara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras å ömse sidor om det ofarbara stället och på omkring 900 m avstånd från detta. Består hindret i felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, skola avstånden vid stoppsignalernas utsättande beräknas från de yttersta av de kontaktledningsstolpar (de s. k. bärande sektionstolparna), som uppbära den eller de felaktiga ledningsavsnitten (sektionerna). Fara å linjen så att tåg ej får framgå.

Mom. 2. Signaleringen skall först ombestyras å det håll, varifrån tåg eller vagnuttagning först väntas. Signalgivare skall därför, så fort ske kan, skynnda längs linjen å detta håll, till dess han kommit på föreskrivet avstånd från det ofarbara stället, och därunder ständigt visa stoppsignal framåt. Märker han, innan han uppnått behörigt avstånd, att fordon nalkas, skall han ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal. E

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

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

År annan driftplats med huvudsignal än automatisk blockpost helt eller delvis belägen inom det i mom. 1 angivna avståndet, skola stoppsignalerna anbringas vid den närmaste huvudsignalen (oavsett å vilket håll denna gäller) eller, om växel finnes vid driftplatsen mellan huvudsignalen och det farliga stället, före framkomsten till nämnda växel och tpx omedelbart under rättas. År platsen obevakad, skola dessutom befintliga huvudsignaler, som gälla för gång mot det ofarbara stället, ställas till stopp (jfr även § 31, sista stycket).

Mom. 4. Äro å dubbelspår båda spåren ofarbara, skola stoppsignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen. Är endast det ena spåret ofarbart, skola stoppsignaler anordnas endast för detta spår, dock även i detta fall åt båda hållen (se fig. 14 och 15).

Mom. 5. Den som upptäckt hindret skall ombestyra, att lättast åtkomliga station snarast underrättas; dock får ej härför utsättandet av signaler åsidosättas. Numren å de båda stolpar, mellan vilka fel
E å de elektriska ledningarna för tågdriften förekommer, skola om möjligt uppges.

Är den station, som mottagit underrättelsen, triangelstation på den tåganmälningssträcka, där det ofarbara stället är beläget, skall densamma genast inträda som tåganmälningsstation. Under alla förhållanden skall den station, som mottagit underrättelsen omedelbart föranstalta, att hinderanmälan enl. § 61
E blir avlåten för tåganmälningssträckan samt därefter underrätta tl och bm ävensom berörd underrättelsestation och driftcentral, som har att i sin tur underrätta vederbörande ledningspersonal och eiö.

Finnes å den sträcka, för vilken hinderanmälan sålunda utväxlats, en eller flera triangelstationer, skall närmaste sådan station åt vartdera hållet från det ofarbara stället räknat, så snart hinderanmälan ingår till densamma, själv inträda som tåganmälningsstation, varefter begränsning av hinderanmälan i vederbörlig ordning må ske.

Mom. 6. Vederbörande banbefäl skall snarast möjligt tillsätta tillsyningsman vid det ofarbara stället samt underrätta gränsstationerna och tl om dennes namn. Tillsyningsmannen skall vara närvarande under arbetena för linjens återställande i farbart skick. Om så erfordras, må bandisposition för A-arbete eller,
E om fel finnes endast å de elektriska ledningarna för tågdriften, tillstånd till C-arbete begäras enl. § 29 resp. § 30: 5. Då tåg kunna framföras med nedsatt hastighet utan hinder av att arbetet pågår, skall detta anordnas såsom B-arbete enl. § 30: 2.

Om avsevärda rubbningar i tågrörelsen kunna förutses, skall det tillkomma vederbörande ti att på mest

praktiska sätt ordna så att tillfredsställande, oavbruten förbindelse mellan banbefälet på platsen och tl alltid erhålles. Då hjälptåg måste anordnas, skall en stationstjänsteman medfölja och ansvara för att dylik förbindelse upprätthålles med närmaste telefonställe, varvid bud skall finnas tillgängligt för att förmedla behövliga order och underrättelser.

Mom. 7. De för det ofarbara stället anbragta stoppsignalerna få ej indragas, förrän antingen linjen åter gjorts farbar och tillsyningsmannen givit order därom eller, därest för arbetet medgivits bandisposition eller C-arbete, tillstånd till dess påbörjande jämlikt § 29: 4, andra stycket, resp. § 30: 5, fjärde stycket, erhållits eller ock arbetet anordnats såsom B-arbete.

Mom. 8. Har linjen gjorts farbar, utan att bandisposition eller C-arbete anordnats, skall, sedan stoppsignalerna indragits eller efter arbetets avslutande eller anordnande som B-arbete utbytt mot i § 28 föreskriven varsamhetssignalering för nedsatt hastighet, tillsyningsmannan härom underrätta dels driftplats, som enl. mom. 3 ovan, sista stycket, möjligen underrättats om hindret, dels endera av de närmaste å omse sidor belägna tåganmälningsstationerna. Tåganmälningsstationen ifråga skall återkalla hinderanmälan och underrätta tl samt underrättelsestationen.

Anm. Ang. inkoppling av kontaktledningar, som varit urkopplade, och kontroll av att dessa därefter äro spänningsförande, se § 30: 5, näst sista stycket. E

§ 28.

Mom. 1. Befinnes linjen vara i försvagat skick eller annan fara vara för handen, så att den för bansträckan bestämda hastigheten måste minskas, skola fyra knalldosor på sätt i § 27: 2—4 föreskrivits ofördröjligen och under alla förhållanden utläggas å omse sidor om det farliga stället och på omkring 700 m avstånd därifrån.

Linjen befinnes vara i försvagat skick.

Mom. 2. Den som upptäckt felet skall därefter snarast ombestyras, att endera av de båda på omse sidor närmast belägna stationerna och lokps å tåg eller vägnuttagning, som redan dessförinnan utgått

på stationssträckan, underrättas om förhållandet, varvid medgiven hastighet anges.

Så snart underrättelse ombestyrts enl. vad ovan sagts, skall varsamhetssignalering anordnas på ömse sidor om det farliga stället och, när så skett, de utlagda knalldosorna indragas. Varsamhetssignaleringen skall åt vartdera hållet bestå av en omkring 400 m från det farliga stället uppsatt grön bansignaltavla resp. bansignallykta, visande grönt sken (fig. 17 och 18) samt dessutom, om den största tillåtna hastigheten å bandelen överstiger 90 km/tim och den nedsatta hastigheten skall med mer än 40 km/tim understiga den största tillåtna, ett omkring 400 m längre bort från bansignaltavlan(-lyktan) uppsatt orienteringsmärke enl. fig. 44 c (se även bil. 3). Bevakning erfordras ej.

Om bansignaltavla(-lykta) enl. bestämmelserna i föregående stycke kommer innanför stationsgräns, skall den uppsättas å plats, som av txp bestämmes. Om orienteringsmärke enl. nämnda bestämmelser skulle komma innanför stationsgräns, skall dylikt märke ej användas.

Mom. 3. Beräknas det uppkomna felet nödvändig-göra hastighetsnedsättning längre tid än en månad, skall bestämmelse därom utfärdas i tillägg till tidtabellsboken. Vid den tidpunkt, då tillägget av tl förklarats delgivet samtlig i tjänst varande, berörd lokps, skola hastighetstavlur utsättas invid båda ändarna av den bansträcka, å vilken nedsatt hastighet måste iakttagas, och bansignaltavlorna resp. -lyktorna indragas; uppsatta orienteringsmärken skola bibehållas å de platser, där de enl. mom. 2 anbragts. Å bandel, där största tillåtna hastigheten ej överstiger 90 km/tim, skola vid indragning av bansignaltavlorna(-lyktorna) å dessas plats uppsättas orienteringsmärken enl. fig. 44 c, därest den nedsatta hastigheten skall med mer än 40 km/tim understiga den för bandelen eljest tillåtna.

Mom. 4. Station, som mottagit underrättelse enl. mom. 2, skall ombestyra vederbörlig underrättelse till stationen på andra sidan om det farliga stället och bm samt, om ti ej annorlunda bestämt, tl. Dessa

båda stationer skola ombesörja, att lokps å alla tåg och vagnuttagningar, som skola passera det farliga stället, bliva å form S 10 underrättade, ävensom inträda såsom kontrollstationer (jfr § 49).

Är förhållandet föranlett av felaktighet å de elektriska ledningarna för tågdriften, skall underrättelse av stationen jämväl avlåtast till närmaste driftcentral, vilken har att i sin tur underrätta vederbörande ledningspersonal och eiö. E

Mom. 5. När linjen åter är i fullgott skick och varsamhetssignalerna indragits, skall tillsyningsmannen (jfr § 30) därom underrätta en av de båda å ömse sidor närmast belägna stationerna. Denna station skall därefter underrätta den andra stationen och i förekommande fall tl.

§ 29.

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

Framställning om bandisposition enl. form. S 1 skall, oavsett för vems räkning bandispositionen erfordras, såvitt ej ti för visst fall annorlunda bestämt göras av txp vid endera av gränstationerna och vid vagnuttagning om möjligt av den gränstation, från vilken fordonen skola utföras. Om visst kontaktledningsavsnitt erfordras spänningslöst vid bandispositionen, skall — efter samråd med ledm — framställningen enl. form. S 1 utökas med begäran om tillstånd till urkoppling av kontaktledningen. E

Anm. 1. När vid framställning om bandisposition såväl bm som ledm verksamhet därvid beröres, skall detta anges.

Anm. 2. Ang. A-arbete under bandisposition i samband med uttagning av A-fordon och ang. vagnuttagning, då uttagning av A-fordon samtidigt äger rum, se § 33:3, näst sista stycket.

Mom. 2. Tl tillstånd behöver endast innehålla ett meddelande, att bandispositionen i fråga med event. begärd urkoppling av kontaktledningen får ske.

Mom. 3. Sedan txp erhållit sådant tillstånd, skall han meddela bandispositionsordern till de övriga sta-

tioner, som beröras av densamma, däri inbegripna de stationer, som ha att avlåta eller återkalla hinderanmälan i anledning av dispositionen, ävensom bm och underrättelsestation samt i förekommande fall E | ledm.

Mom. 4. Gränsstationerna skola utan särskild order från tl vara bevakade för det tåg, som närmast före dispositionen skall framgå å den disponerade bansträckan, ävensom vid tidpunkten för dispositionens upphörande. Bevakningen före dispositionen får ej upphöra, förrän hinderanmälan utväxlat.

Bandispositionen får ej påbörjas, utan att tillsyningsmannen av txp å endera av gränsstationerna erhållit bandispositionsorder (form. S 1) samt besked, att dispositionssträckan är klar och att hinder för bandispositionen ej föreligger. Innan txp lämnar sådant besked, skall han ha tillsett, att hinderanmälan blivit avlåten samt ombesörjt underrättelse till den andra gränsstationen om att bandispositionen tager sin början. Hinderanmälan kan på grund av inträdd ändring i tåganmälningskyldigheten under tiden för bandispositionen överflyttas, men därvid skall alltid iakttagas, att bandispositionen skyddas genom hinderanmälan å ömse sidor om dispositionssträckan.

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

Anm. 1. Vid bandisposition, för vilken urkoppling av kontaktledningen erfordras, åligger det tillsyningsmannen att, innan urkoppling vidtages, hos vederbörlig driftcentral efterhöra, om urkopplingen får ske. Bestämmelsen i § 30: 5, E | sista stycket, gäller även i fall som här avses.

Omfattar en i samband med C-arbete medgiven bandisposition kortare sträcka än den spänningslösa kontaktledningen, skall hinderanmälan innefatta hela den sträcka, på vilken kontaktledningen göres spänningslös.

Anm. 2. Hinder möter ej, att tillsyningsman, om han därtill examinerats, även fullgör den bevakningsskyldighet, som skall förekomma å gränsstation.

Anm. 3. För att underlätta expeditionsarbetet vid ofta förekommande bandispositioner må sådan förses med nummer och fullt tydlig beteckning (t. ex. bandisposition nr 19 N—Sb mellan tågen 01 och 02), som skall delges vederbörande, helst genom att intagas i tidtabellsboken.

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

Då bandisposition enl. tidtabellsboken skall anordnas vissa bestämda dagar och därjämte angivits å den grafiska tidtabellen, behöver ej bandispositionsorder å form. S 1 tillställas berörd personal. Uppgifterna i tidtabellsboken skola därvid gälla som order.

Mom. 5. Så snart bandispositionen vidtagit, skall av gränstationerna stoppsignal, bestående av två knalldosor, en på vardera rälssträngen på ungefär 20 m avstånd från varandra, samt vid sidan av vederbörligt spår anbragt röd bansignaltavla resp. bansignallykta, visande rött sken, anordnas till skydd för den disponerade sträckan. Stoppsignalerna skola placeras vid stationens yttersta växel mot den disponerade sträckan eller längre ut, om växlingsrörelser så påfordra; dock må de efter ti beprövande placeras i närheten av stationshuset i huvudtågväg å sådana stationer, där så befinnes lämpligt, men må detta förfaringssätt tillämpas endast då växlarna vid dispositionens början kunna läggas i läge för genomfart å huvudtågvägen och det kan förutses, att dessa lägen ej behöva ändras under dispositionstiden (se bil. 3). Av dispositionssträckans gränstationer utsatta stoppsignaler skola av stationerna indragas, när underrättelse enl. § 30: 4 resp. § 32: 8 erhålles, att den disponerade sträckan är klar; vid vagnuttagning skola dock signalerna vid den station, dit vagnarna införas, avlägsnas av tillsyningsmannen (jfr även § 33: 3, näst sista stycket).

Anm. Hinder möter ej, att tillsyningsmannen efter överenskommelse med tpx utplacerar stoppsignalerna, då dessa ej skola anbringas i närheten av stationshuset, men skall i så fall tpx kontrollera, att signaleringen blir vederbörligen utförd. Beträffande de stationer, för vilka ti så medgivit, må kontrollen ske genom att tillsyningsmannen, sedan signaleringen utförts, personligen till tpx anmäler, att densamma är anordnad på föreskrivet sätt. Dylikt medgivande får lämnas endast då avståndet till yttersta växeln är betydande och bandispositioner förekomma i avsevärd omfattning.

Mom. 6. Å samma dispositionssträcka få högst två vagnuttagningar eller en vagnuttagning och ett A-arbete samtidigt äga rum. Då vagnuttagning ej äger

rum, får dispositionssträcka upplåtas för mer än två A-arbeten samtidigt.

När under bandisposition två vagnuttagningar eller ett A-arbete och en vagnuttagning, som ej sker i direkt anslutning till A-arbetet, samtidigt äger rum, skall den disponerade sträckan indelas i tvenne skilda, till omfattningen noggrant angivna områden. Om vid fordonens framförande mer än ett av dessa områden beröres, skall samråd mellan tillsyningsmännen ske och för varje område signalering enl. § 32: 7 anordnas till skydd för fordon eller arbetsplats.

Finnas flera tillsyningsmän å samma dispositionssträcka, skall en av dem av tpx, bm eller ledm eller av dessa gemensamt utses att ensam vara ansvarig för bandispositionen i dess helhet och att ensam avlåta anmälan enl. § 30: 4 och § 32: 8 för samtliga ifrågavarande anordningar, sedan han förvissat sig om att allt är klart härför. Hans namn skall uppges för vederbörande stationer ävensom för övriga tillsyningsmän.

Mom. 7. Bandisposition får ej utsträckas längre tid, än att bansträckan blir klar och anmälan härom enl. § 30: 4 och § 32: 8 kan avlåtas minst 5 min före den tidpunkt, då tåg tidigast kan väntas utgå å berörd tåganmälningssträcka.

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

§ 30.

På förhand planerade underhålls- eller byggnadsarbeten å linjen. *Mom. 1.* Vid A-, B- eller C-arbete skall tillsyningsman beordras av bm resp. ledm och gränstationerna underrättas om tillsyningsmannens namn. Denne skall vara närvarande på arbetsplatsen under arbetets gång.

Mom. 2. Vid B-arbete skall bm resp. ledm själv eller genom uppdrag åt tillsyningsmannen i god tid underrätta endera av gränstationerna om arbetet, den bansträcka, å vilken hastighetsbegränsning i förekommande fall skall tillämpas, den hastighet, med vilken bansträckan får befaras, och om den unge-

färliga tid, varunder hastighetsnedsättning kan komma att erfordras.

Nämnda station skall underrätta den andra gränsstationen ävensom, därest ti ej annat bestämt, tl. Ifråga om varsamhetssignalering och utsättande av hastighetstavor samt ombesörjande av och kontroll över ordergivningen till lokps å tåg och vid vagnuttagning, som beröras därav, gäller vad som stadgats i § 28 (se form. S 10 och bil. 3).

Mom. 3. Arbetsplats, där utbyte eller lösgörande av enstaka räl utföres utan bandisposition, skall skyddas av stoppsignaler, anordnade enl. § 27: 1, 3 och 4. Bevakning erfordras ej. (Se bil. 3.)

Om i samband med här angivet arbete användes A-fordon, för vilket signalering anordnats vid båda gränsstationerna enl. § 33: 3, och arbetsplatsen genom denna signalering är skyddad under hela den tid arbetet pågår, erfordras ej särskild signalering för arbetet, förutsatt att tillsyningsmannen erhållit uttryckligt besked av A-fordonsföraren om att denne erhållit besked om anordnandet av stoppsignaleringen för A-fordonet enl. vad ovan sagts. När stoppsignaleringen för A-fordonet begäres, skall uppgift lämnas om att signaleringen gäller även arbetet. Anmälan enl. tredje stycket i sagda mom. ang. A-fordonets införande eller borttagande får därefter ej ske, förrän arbetet avslutats, varom A-fordonsföraren genom förfrågan hos tillsyningsmannen skall förskaffa sig visshet.

Mom. 4. När stoppsignaler, utsatta vid gränsstationerna enl. § 29: 5, eller varsamhetssignalering skall indragas och när indragna stoppsignaler skola ersättas med varsamhetssignalering, skall tillsyningsmannen därom underrätta endera av gränsstationerna (se form. 393 N 1). Denna station skall ombestyras återkallande av hinderanmälan, när sådan utväxlat, samt i förekommande fall underrätta tl.

Mom. 5. Innan C-arbete påbörjas, skall tillstånd därtill inhämtas hos tl.

På begäran av ledm eller av denne utsedd tjänstehavare skall tpx vid endera av de stationer, som begränsa den bansträcka, å vilken C-arbete skall äga rum, avlåta framställning härom enl. form. S 2.

Tl tillstånd till C-arbetet behöver endast innehålla ett meddelande, att urkoppling av kontaktledningen får ske. Sedan detta tillstånd erhållits, skall tpx där- om underrätta den, som ingivit framställningen, tillsyningsmannen, den andra gränsstationen, mellanlig- gande driftplatser där fordon med strömavtagare fin- nes, och, om lokstation eller liknande anläggning be- röres, vederbörande maskinbefäl.

Innan C-arbetet påbörjas, skall tillsyningsmannen av tpx å endera av gränsstationerna ha erhållit av- skrift av tl tillstånd till urkopplingen (form. S 2) samt besked, att berörd bansträcka är fri beträffande sådan vagnuttagning eller sådant tåg, som består av eller framföres av fordon med strömavtagare i upp- fällt läge ävensom att i övrigt hinder för urkoppling- en ej förefinnes. Tpx ifråga skall genast till de sta- tioner och övriga driftplatser, som delgivits tillstån- det till urkopplingen, lämna underrättelse om att C- arbetet vidtagit.

E *Anm.* Ifråga om vidtagande av själva urkopplingen gäller vad i anm. 1 till § 29: 4 sagts.

Gränsstationerna samt övriga driftplatser, som un- derrättats, skola ansvara för att fordon med ström- avtagare i uppfällt läge ej utsläppas å den spännings- lösa bansträckan och skola underrätta förare och bi- träden å av saken berörda fordon med strömavtagare (jfr form. S 2, baksidan). Dylik underrättelse erford- ras dock ej, om särskild vakt posterar strax före grän- sen mot den spänningslösa sträckan och ansvarar för att fordon med uppfälld strömavtagare ej får passera.

När arbetet slutförts, skall tillsyningsmannen tillse, att de för arbetet urkopplade ledningarna under iakttagande av bestämmelserna i str 242 b, Säker- hetsföreskrifter för arbeten på högspänningsanlägg- ningar, åter inkopplas samt kontrollera, att de äro spänningsförande. Därefter underrättar tillsynings- mannen en av gränsstationerna om att linjen är klar för fordon med strömavtagare. Den underrättade gränsstationen skall vidarebefordra underrättelsen till samtliga driftplatser, som lämnats besked om C-arbe- tet, och i förekommande fall vederbörande maskin- befäl.

Medgivande att anordna C-arbete under viss tid innebär ej förbud för tillsyningsmannen att under nämnda tid — med iakttagande av i str 242 b föreskrivna skyddsåtgärder — sätta ledningen under spänning för provning eller dylikt. E

§ 31.

Är spår innanför stationsgränsen obrukbart eller pågår reparationsarbete å vagn eller dylikt, så att tåg- eller växlingsrörelser ej kunna äga rum å spåret, skall detta genom föranstaltande av den som upptäckt hindret resp. den som ansvarar för arbetet avstängas med stoppsignaler, om ej txp anser detta med hänsyn till säkerheten obehövt. Härtill användas bansignaltavlor resp. bansignallyktor, placerade på sätt txp föreskriver. Får tåg framgå endast med minskad hastighet, skola varsamhetssignaler anordnas, om txp ej anser detta obehövt.

Spår å station ofarbart; arbete å station.

Arbete, som kan hindra tåg- eller växlingsrörelse å station, får ej företagas utan medgivande av stf eller i brådskande fall tkl. Är arbetet av sådan art, att tåg under tiden ej kan föras förbi stationen, skall dock medgivande först inhämtas hos tl (jfr även § 56: 5, sista stycket).

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

§ 32.

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

Vagnuttagning.

att förvissa sig om att tillräcklig bromskraft förefinnes och att bromsarna vid utförandet äro brukbara (då vagnar skola avkopplas från tåg, skall detta dock åligga tbfh); undersökning härom skall av tillsyningsmannen verkställas även före införandet, samt

att medföra signalhorn, röd och grön signalflagga eller handsignallykta och om behövt signallyktor

enl. § 19 III ävensom erforderliga medel för vagnarnas förstängning.

Ensam lok eller ensam lokomotor, som under bandisposition utföres å linjen, behöver ej åtföljas av särskild tillsyningsman, utan dess förare är att anse såsom sådan. Dyligt fordon får ej utgå å linjen, förrän bandispositionsorder erhållits och tpx givit erforderlig signal till växlingsrörelse. I undantagsfall må tpx efter förut lämnat besked till föraren kunna beordra annan tjänstehavare att repetera dylik signal.

Vid avkoppling från tåg behöver tillsyningsmannen ej vara tillstädes förrän vid själva avkopplingsstället, varvid bandispositionsordern kan överlämnas genom tbfh mot kvitto i dennes anteckningsbok. Tillsyningsmannen behöver ej heller vara tillstädes under den tid vagn hålles stilla å linjen, om vagnens ena hjulpar är fastlåst medelst av biö godkänd anordning och nyckeln till låsanordningen förvaras av tillsyningsmannen eller, efter dennes uppdrag, av annan tjänstehavare; äro vagnarna till antalet flera än två, behöva endast de båda yttersta låsas. Vid vagnarnas införande till driftplats skall tillsyningsmannen alltid åtfölja desamma.

Anm. Ifråga om sammansättning av fordon vid vagnuttagnings, som ej äger rum genom avkoppling från tåg, gälla ej de för sammansättning av fordon i tåg givna föreskrifterna. Antalet vagnsaxlar får vid sådan vagnuttagnings utgöra högst 80.

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

Mom. 3. Fordon få ej under form av vagnuttagnings framföras med större hastighet än 40 km/tim; dessutom skall iakttagas, att vagnar ej med handkraft få framföras med större hastighet än att manskapet säkert kan ha vagnarna i sin hand. Hastighetsbegränsningen till 40 km/tim gäller ej tåg, vari vagnar medföras för avkoppling å linjen.

Mom. 4. När vagnar skola framföras med handkraft, skola de vara försedda med den bromskraft,

som å dispositionssträckan är föreskriven för tåg med en hastighet av 55 km/tim.

Mom. 5. När vagnar skola framföras med särskilt lok eller med lokomotor, leder tillsyningsmannen rörelsen medelst växlingssignaler. Vagnarna skola vara utrustade med bromskraft enl. de bestämmelser, som gälla för tåg med en hastighet av 40 km/tim.

Anm. För vagnuttagning gäller ej signal från huvudsignal eller hjälpsignalmedel eller signal från dvärgsignal, som reglerar tågs gång på linjen (jfr § 12:2, anm. 1).

Mom. 6. Vagnar, som samtidigt framföras å linjen, skola vara sammankopplade. Under det å linjen uttagna vagnar, som framföras på annat sätt än med dragande lok eller lokomotor, äro i gång, skall en signalgivare ha sin plats å främsta eller någon av de främsta vagnarna med obehindrad utsikt framåt för att hålla utkik och giva signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen »tåg kommer».

Signalen »tåg kommer» skall givas såsom för tåg är bestämt i § 18:6 b och c och dessutom alltid före ankomsten till vägkorsning, som skall vara bevakad, samt vägkorsning försedd med automatisk vägsignalanläggning, om denna ej fungerar, t. ex. vid gång å högerspår. Kan ej med säkerhet iakttagas, att vägtrafiken är spärrad, skola fordonen stoppas framför korsningen och färden fortsättas över denna först sedan bevakning anordnats; om vägbommar finnas, som kunna manövreras å platsen, skola dessa därvid vara fällda. Vad här bestämts gäller även ensamt lok (lokomotor) under bandisposition; dock må sådant ensamt fordon utan bevakning av vägen eller fällning av bommar föras över korsningen, när visshet vunnits, att hinder därför ej finnes.

Anm. Tillsyningsman skall, då fordon avställes å spår med spårledning för automatisk vägsignalanläggning, ombesörja erforderliga åtgärder enl. str 15, Instruktion för banvakter, bil. A.

Då å linjen uttagna vagnar hållas stilla, skola de bromsas i betryggande omfattning och dessutom fastlåsas på sätt i mom. 1 stadgats eller förstängas med bromsspakar eller genom andra säkra hinder (ej ste-

nar, korta plankstumpar o. d.) å ömse sidor om hjulen.

Mom. 7. Då uttagen vagn skall avhämtas av lok eller lokomotor, skall, om vagnen eller därå placerad lykta ej kan säkert iakttagas av lokps på ett avstånd av omkring 400 m, tillsyningsmannen ha ombestyrjt, att varsamhetssignal eller signalen »sakta» visas mot loket (lokomotorn) från sådan plats, att signalen kan av lokps iakttagas på nämnda avstånd från vagnen. Sedan föraren med »giv akt» besvarat signalen, kan signalgivaren upphöra med signaleringen.

Mom. 8. Uttagna fordon skola vara införda till bestämd driftplats inom den för dispositionen bestämda tiden. Sedan så skett, skall inom nämnda tid anmälan (form. 393 N 1) att bansträckan är klar — även ifråga om vid vagnuttagningen använt pålok — av tillsyningsmannen göras till txp vid driftplatsen. Denne skall därefter ombestyrja hinderanmälans återkallande.

Är den driftplats, dit fordonen enl. bandispositionsordern införas, obevakad, skall tillsyningsmannen, sedan han förvissat sig om att de uttagna vagnarna och event. använt lok eller lokomotor införts innanför skyddsväxel eller spårspärr, att fordonen bromsats och förstängts enl. mom. 6 och att bansträckan är klar för lågs framförande, härom underrätta endera av gränsstationerna, varefter txp därstädes skall ombestyrja hinderanmälans återkallande. Sedan tillsyningsmannen lämnat denna underrättelse och dispositionen sålunda avslutats, få fordon ej utan ny dispositionsorder utföras å huvudspåret.

Möter hinder för fordonens införande till den bestämda driftplatsen, skola de införas till annan driftplats och nämnda anmälan inom den bestämda tiden lämnas till txp därstädes, som då skall ombestyrja hinderanmälans återkallande samt omedelbart underrätta den driftplats, dit fordonen eljest skulle ha införts, ävensom tl. Är driftplatsen ifråga obevakad, skall txp tillkallas, såvitt ej fråga är om ständigt obevakad driftplats (jfr § 93).

Anm. Ang. växling å annan driftplats än station, se § 56: 6.

Mom. 9. Omedelbart innan fordon införas å driftplats — jämväl station, belägen mellan gränstationerna — skall, därest ej tillstånd erhållits i förväg att ingå med fordonen (form. S 11, annat besked) eller signalen »klart» visas av platsens personal, tillsyningsmannen förvissa sig om att hinder för införandet ej finnes. I stället för signalen »klart» kan signalen »växling tillåten» enl. fig. 11 b eller c visas medelst dvärgsignal vid stationsgränsen eller yttersta växeln.

Mom. 10. Vad i denna § sagts om vagnar gäller även andra fordon vid vagnuttagning, vilka ej framgå med eget maskineri.

§ 33.

Mom. 1. A-fordon må av småfordonsförare utan särskilt tillstånd på eget ansvar och under iakttagande av i denna § lämnade föreskrifter uttagas å linjen men skall i god tid före tågs väntade ankomst vara avlägsnat från spåret.

*Användning
av A- och
C-fordon.*

Mom. 2. Före uttagandet av A-fordon skall färden anmälas till underrättelsestationen, varvid uppgift lämnas å småfordonsförarens titel och namn, beteckningen å fordonet (enl. str 243, Föreskrifter rörande dresiner och andra småfordon) samt tiden, då färden skall påbörjas och beräknas vara avslutad. Då anmälan göres, skall i och för kontroll av att färden kan äga rum utan att hindra eller hindras av tåg eller andra anordningar, underrättelsestationen lämna upplysning om anordnade tåg, förut uttagna A- och B-fordon m. m.; för färdens tryggande har småfordonsföraren dessutom att i förekommande fall iakttaga bestämmelserna i § 82:2, andra stycket.

Om A-fordonet ej uttages omedelbart efter den gjorda anmälan eller om fordonet under färden undanförs från spår och föraren ej kunnat aktge på event. rörelser å detta eller då så av annan orsak kan vara erforderligt, skall han, innan fordonet uttages, göra förnyad förfrågan hos underrättelsestationen beträffande anordnade tåg m. m. och i förekommande fall även iakttaga bestämmelserna i § 82:2, andra stycket.

Är underrättelsestationen obevakad, må upplysning

beträffande anordnade tåg m. m. i stället inhämtas hos endera av närmaste tåganmälningsstationer; i sådant fall skall dock småfordonsföraren iakttaga särskild försiktighet under färden, enär annan station än underrättelsestation ej alltid har kännedom om t. ex. uttagna A- och B-fordon.

Kan färden ej avslutas inom den tid, som uppgivits till underrättelsestationen, skall före utgången av nämnda tid ny anmälan göras dit och där antecknas.

Anmälningar och förfrågningar enl. ovanstående skola göras av A-fordonsföraren personligen.

Mom. 3. Under det A-fordon är i rörelse å linjen, skall en signalgivare, visande stoppsignal, färdas såväl före som efter fordonet på ett avstånd av omkring 700 m från detta. Hålles fordonet stilla å linjen, skall det skyddas av stoppsignaler, anordnade på sätt i § 27: 1, 3 och 4 stadgats. Uppsättande av bansignaltavlor (bansignallyktor) skall härvid alltid ske, redan då knalldosorna utläggas (se bil. 3).

Signalering enl. förestående må åt ena eller båda hållen ersättas med stoppsignalering genom resp. gränsstationer, om signalerna få placeras i närheten av stationshuset enl. § 29: 5 och även i annat fall, därest ti på framställning av biö så medgivit. När stoppsignalering skall anordnas genom endera eller båda gränsstationerna, skall uttrycklig begäran därom göras av småfordonsföraren personligen hos txp å endera av nämnda stationer. Denne txp skall då föranstalta, att hinderanmälan blir utväxlad före fordonets uttagande och skall i förekommande fall ombestyrta signalering å egen station samt anmoda den andra stationen att utsätta stoppsignaler (se bil. 3). Utplaceringen av stoppsignalerna vid station, där dessa ej få placeras i närheten av stationshuset, må, om ti så i undantagsfall medgivit, efter överenskommelse mellan txp och småfordonsföraren verkställas av den sistnämnde under kontroll av txp på sätt stadgats i § 29: 5, anm.

Har signalering begärts vid endera eller båda gränsstationerna enl. detta mom., åligger det småfordonsföraren att till txp å endera av dessa stationer anmäla, när A-fordonet dit införts eller ock bort-

tagits från spåret å linjen. Txp, som emottagit dylik anmälan, åligger att föranstalta om hinderanmälan återkallande och utsatta stoppsignalers indragande.

För A-fordon, som användes i samband med A-arbete, för vilket bandisposition anordnats, eller samtidigt med vagnuttagning, erfordras ej särskild signalering inom den sträcka bandispositionen omfattar, förutsatt att, då frågan gäller vagnuttagning, samråd ägt rum med tillsyningsmannen om på vad sätt A-fordonsfärden skall ordnas; avlägsnande av stoppsignalerna genom tillsyningsmannen enl. § 29:5 får i dylikt fall ej ske, förrän A-fordonet undanförs och A-fordonsföraren lämnat tillsyningsmannen besked därom. A-fordonsfärden skall dock även i dessa fall anmälas av småfordonsföraren enl. mom. 2, första stycket; anmälan skall dessutom både vid färdens anordnande och då den avslutats göras till endera av bandispositionens gränsstationer, vilken skall underätta den andra gränsstationen.

Anm. Ang. användning av A-fordon i samband med A-arbete, för vilket bandisposition ej anordnats, se § 30:3.

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

Mom. 4. C-fordon må av småfordonsförare utan särskilt tillstånd på eget ansvar uttagas på linjen. Innan så sker, skall småfordonsföraren på sätt i mom. 2 stadgats beträffande A-fordon inhämta upplysning om tågläget, förut uttagna A- och B-fordon m. m. Vid C-fordonets framförande skall i nämnda mom., tredje stycket, föreskriven särskild försiktighet i förekommande fall iakttagas. Uttaget C-fordon skall vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst och eljest även alltid, när det ej användes för färd (t. ex. under pågående arbete).

Mom. 5. A- och C-fordon få ej utan txp eller, om så särskilt bestämts, ställverksvakts medgivande uppställas i eller i farlig närhet av tågspår. Framförande av dylikt fordon å tågspår sker på fordonsförarens

eget ansvar. Vid sådant framförande skall särskild försiktighet och uppmärksamhet iakttagas. Ti äger bestämma, att å vissa driftplatser medgivande av tpx eller ställverksvakt erfordras för framförande av A-fordon å tågspår.

A- och C-fordon, som ej användes och är lämnat utan tillsyn, skall vara avställt på hinderfritt avstånd från spår eller å ett av trafik oberört spår samt vara fastlåst eller på annat sätt tryggt i förhållande till trafikspår.

Mom. 6. A-fordon må uttagas efter tåg å tåganmälningssträcka, innan tåget lämnat densamma. Ifrågakommande hinderanmälan skall då ej avlåtas, förrän anmälan »O in i N» ingått. Skylten »Hinder å bansträckan M—N» (se § 61:4) skall dock av den tåganmälningsstation, varifrån tåget utgått å tåganmälningssträckan, uppsättas redan då A-fordonet uttages.

C-fordon må uttagas å tåganmälningssträcka såväl framför som efter tåg.

A- eller C-fordon får ej fästas eller fasthållas vid tåg eller fordon i vagnuttagning för att av detta framföras.

Mom. 7. A- och C-fordon med motor skall vara försett med bromsanordning samt med signalhorn eller sirén; se dessutom § 19.

§ 34.

Användning av B-fordon.

Mom. 1. B-fordon må utan särskilt tillstånd uttagas å linjen av småfordonsförare, som därvid ansvarar för färdens föreskriftsenliga utförande. Färdtiden för B-fordon inom varje berörd underrättelsesträcka skall dock begränsas i möjligaste mån.

Mom. 2. Omedelbart innan B-fordon, som ej går såsom tåg, utföres å underrättelsesträcka, skall småfordonsföraren personligen från vederbörlig underrättelsestation inhämta upplysning om anordnade tåg, förut uttagna A- och B-fordon m. m.; för färdens tryggande har föraren dessutom att i förekommande fall iakttaga bestämmelserna i § 82:2, andra stycket. Om på grund av någon för underrättelsestation eller för annan station, som lämnar upplysningar, känd an-

ledning särskild försiktighet bör iakttagas under färden, skall besked därom lämnas och av småfordonsföraren repeteras. Till underrättelsestationen skall småfordonsföraren, med angivande av titel och namn samt förefintlig beteckning å fordonet (enl. str 243, Föreskrifter rörande dressiner och andra småfordon), uppge den tidpunkt, då detsamma beräknas kunna utgå å och lämna underrättelsesträckan eller vara avställt på i § 33: 5 angivet sätt, samt lämna uppgift om längre uppehåll under färden. Anmälan om färd skall i regel avse endast en färdriktning; när i undantagsfall avvikelse härifrån måste göras, skall förhållandet särskilt uppges och av underrättelsestationen antecknas. Å dubbelspårig bandel skall uppges vilket spår som skall användas.

Är underrättelsestation obebakad vid tidpunkten för B-fordons ingående på dennas underrättelsesträcka, skall småfordonsföraren, efter att om möjligt ha hänvänt sig till tkl å endera av närmaste tåg-anmälningsstationer, framföra fordonet med särskild försiktighet på tåg-anmälningssträckan ifråga (jfr § 33: 2, tredje stycket).

Anm. Vid uttagning av B-fordon å bansträcka, å vilken samtidigt vagnuttagningsstation skall äga rum, åligger det småfordonsföraren att före B-fordonets uttagande å bansträckan ifråga samråda med tillsyningsmannen om på vad sätt färden skall ordnas. Är detta ej möjligt, skall särskild försiktighet iakttagas under färden.

Mom. 3. Skulle hinder eller fara för B-fordons färd uppstå efter det upplysning enl. mom. 2 lämnats, skall småfordonsföraren underrättas därom medelst telefon eller, om så ej kan ske, genom banpost (form. S 13). Utgöres faran för B-fordonet av tåg eller vagnuttagningsstation och kan småfordonsföraren ej på nämnt sätt delges underrättelsen, innan tåget resp. vagnuttagningsstationen skall utgå på stationssträcka, där fara för B-fordonet kan uppkomma, skall lokps underrättas om förhållandet å form. S 10.

Mom. 4. När B-fordon framföres å linjen utan att gå såsom tåg, får detta ej ske på sådant sätt, att tåg- och växlingsrörelser eller vagnuttagningsstationer därigenom hindras eller säkerheten därvid genom fordonet eller för detsamma äventyras. Måste rörelseriktningen

ändras utan därom gjord anmälan till underrättelsestationen, skall särskild försiktighet iakttagas. Å dubbelspårig bandel får därvid endast det spår användas, som uppgivits till underrättelsestationen.

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

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

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

Mom. 6. Avståndet mellan tåg och efterföljande B-fordon eller mellan två ej sammankopplade B-fordon, som samtidigt föras i samma riktning å samma spår, får ej understiga 200 m.

Mom. 7. Därest ankomsttiden till station för B-fordon med motor kommer att nära sammanfalla med den tidpunkt, då tåg eller vagnuttagning skall därifrån utgå å samma huvudspår, skall, på småfordonsförarens personligen framförda uttryckliga begäran —

formulering härför, se anvisningarna till form. 223 A — direkt till tpx, denne kvarhålla tåget eller vagnuttagningen, tills B-fordonet inkommit eller småfordonsföraren lämnat besked, att detsamma undanförs från huvudspåret. Färden får i sådant fall ej fortsättas, förrän visshet erhållits, att tpx rätt uppfattat denna begäran. Tpx skall omedelbart å form. S 11 utfärda skriftlig order om kvarhållandet. Vederbörande personal å tåget (vagnuttagningen) skall tillställas ordern genast, om detsamma redan ankommit och i annat fall omedelbart efter ankomsten, därest ej B-fordonet då redan inkommit eller anmälts undanfört.

Kvarhållande av tåg enl. föregående stycke, får begäras endast beträffande tåg med fast ~~stop~~uppehåll och endast när småfordonsföraren har grundad anledning förutsätta, att B-fordonet skall kunna inkomma å den station, där kvarhållandet skall ske, senast vid den tidpunkt, då tåget tidigast får avsändas därifrån (se mom. 4, första meningen; jfr § 67: 6).

Mom. 8. Bestämmelserna i § 33: 5 beträffande A-fordon samt det i § 33: 6 stadgade förbudet beträffande fästade eller fashållande av dylikt fordon gälla även ifråga om B-fordon.

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

Kap. III. Anordnande och inställande av tåg.

Anordnande av påskjutning.

§ 35.

Mom. 1. Tidtabellsbok skall av vederbörande be-
fäl mot kvitto tillställas underlydande personal, som därav har behov. Å varje bevakad driftplats skall boken jämte ett utdrag därav (tågorbning) finnas för personalen tillgänglig. En avskrift av nämnda utdrag skall beträffande stationer och blockposter före ikraftträdandet tillställas ti för granskning. Ordergivningsstation skall å form. S 3 göra anteckningar om sina skyldigheter att vid anordnande av i tidtabellsboken intagna extratåg och vid inställande av tåg giva order och underrättelser till andra tåg enl. såo.

Mom. 2. Möte anges i tidtabell i följande fall:

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

*Tidtabells-
bok. Till-
fälligt tid-
tabell.*

b) eljest endast med tåg, som inom *en* timme före det avgående tågets tidtabellsenliga avgångstid ankommer från det spår, varå sistnämnda tåg skall framgå.

Mom. 3. Ändring av i tidtabellsboken intagna uppgifter skall, om ändringen ej är av tillfällig art, meddelas genom tillägg, som numreras i löpande följd.

Förekommer tidtabell i sådant tillägg, skall mottagandet erkännas (kvitteras) på sätt föreskrives i mom. 4. I erforderliga fall ändras och kompletteras tågordningen och form. S 3.

Mom. 4. Tillfällig tidtabell skall utfärdas enl. form. S 4. I brådskande fall får den förenklas men måste dock innehålla uppgifter om dag för tågets gång, den bansträcka, varå tåget är anordnat, tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg och den beräknade avgångs- och ankomsttiden vid utgångs- resp. slutstationen samt tågspår (undantag, se § 37).

I tillfällig tidtabell för ett tåg (00) kunna i undantagsfall bestämmelser i nedannämnda hänseenden givas genom föreskrift, att tåget skall gå »på tåganmälningssträcka» efter ett redan anordnat tåg (0). Sådant föreskrift innebär, att tågs 00 tidtabellsenliga avgångstid vid varje tåganmälningsstation (blockpost*) skall utgöras av den tidtabellsenliga ankomsttiden för tåg 0 vid nästa tåganmälningsstation (blockpost*) samt att tågspår, möten och förbigångar för tåg 00 skola vara desamma, som angivas i tågs 0 tidtabell. Om ej annat särskilt bestämmes, skola de i tågs 0 tidtabell givna föreskrifterna ifråga om uppehåll å driftplatserna samt dessas bevaknings- och tåganmälningskyldighet gälla jämväl för tåg 00.

Anm. 1. Mellan tåg, som anordnats »på tåganmälningssträcka», och det framförgående tåget eller mellan endast ettdera av dessa båda tåg och ett tredje tåg kan ordningsföljden ändras enl. bestämmelserna i §§ 76—78.

Tillfällig tidtabell skall utfärdas av tl och delges därav berörda ordergivnings- och underrättelsestationer, övriga berörda bevakade och, om möjligt, obevakade stationer samt vederbörande ledm och ma-

* Automatisk eller ej.

skinbefäl (ifråga om återgående pålok och hjälptåg, se dock § 37 resp. § 84: 2).

Anm. 2. Ang. ifyllande av form. S 4 å mottagningsstation vid tillfällig tidtabells utsändande, se str 127, Telefonföreskrifter.

Txp å nedan angivna stationer (jfr dock § 40: 5, anm.) skola kvittera den tillfälliga tidtabellen (se form. S 4 och S 6):

1) station, som skall lämna extratåget tidtabellen (jfr § 36: 2),

2) station, där möte eller förbigång bestämts genom tidtabellen,

3) ordergivningsstation, som skall delge tåg order vid extratågets gång,

4) underrättelsestation, vars underrättelsesträcka beröres av extratågets gång, samt

5) station, som manövrerar vägbommar å linjen eller som skall underrätta vägvakt om extratågets gång.

När tillfällig tidtabell erhålles tryckt eller på annat sätt mångfaldigad, skola dock txp å alla berörda stationer kvittera densamma; om tl ej annat bestämt, skola även för tåget obehakade stationer lämna kvitto.

Anm. 3. Om station är bevakad, då tidtabellen utfärdas, men obehakad för det ifrågavarande tåget, skall kvitto enl. 5) lämnas av den station, som i stället vid tågets avsändande enl. § 82, tabellen, har ansvaret beträffande underrättelse till vägvakt.

Anm. 4. För tåg enl. förenklad tidtabell, som ej anger avgångstid vid driftplats, varifrån vägvakt skall underrättas, skall tågets avgångstid beräknas av txp och vid vägvaktens underrättande uppgivas. Tåget får ej utan underrättelse till lokps enl. § 82, anm. 2 i tabellen, avsändas tidigare än som med hänsyn till den uppgivna tiden är medgivet enl. § 67: 6 (se även § 82: 3).

I kvittot skall anges möten och förbigångar, som skola äga rum å egen station, ävensom i förrekommande fall de tåg, som enl. § 36: 3 skola erhålla order av stationen om möte med extratåget (se form. S 3). Station, som skall lämna extratåget tidtabellen, skall repetera tågets samtliga möten; repetition av möten erfordras dock ej, när den utsända tillfälliga tidtabellen är tryckt eller på annat sätt mångfaldigad och ej heller eljest beträffande ban-

sträcka, å vilken extratåget anordnats på tåganmäl-
ningssträcka efter eller såsom följtåg till annat tåg.

Tl skall övervaka, att kvitto inkommit från under-
rättelsestation, innan tåget skall gå på dennas under-
rättelsesträcka, och från tågets utgångsstation, innan
tåget skall avgå därifrån, samt från övriga stationer,
innan dessa ha att taga befattning med tåganmälan
för och expediering av tåget eller ordergivning, som
berör detsamma.

§ 36.

Order om extratågs gång samt om inställande av tåg. *Mom. 1.* Order om extratågs gång delges i enlighet med vad i § 35:4, tredje stycket, stadgats beträffande delgivning av tillfällig tidtabell och gives:

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

b) i samband med utfärdandet av tillfällig tidtabell (jfr även § 37 och § 84:2).

Av tl utfärdad order om extratågs gång skall i god tid före tågets avgång kvitteras av txp å de stationer (jfr dock § 40:5, anm.), som anges under punkt 1—5 i § 35:4, fjärde stycket (se form. S 4—S 6); ang. övervakande av kvitteringen gäller § 35:4, sista stycket.

Därest order om extratågs (hjälpstågs, återgående på-
loks) gång ej kunnat tillställas vederbörande under-
rättelsestationer, skall, med hänsyn till B- och C-for-
donsfärder och — under arbetstid — bps, underrät-
telse därom å form. S 10 alltid lämnas lokps senast å
tågets utgångsstation på vederbörlig underrättelse-
sträcka. Tl skall i förekommande fall lämna nämnda
station besked, att dylik underrättelse erfordras.

Anm. Då order om tågs gång gives å form. S 5, må
däri intagas föreskrift om avvikelse från tidtabellen dels
beträffande tågets bemanning, största tillåtna hastighet
och bromstal, dels beträffande uppehåll och tågspår samt
tåganmälan och bevakning å berörda driftplatser, varvid
särskild ordergivning till tåget å form. S 10 eller S 11 ej
erfordras. Har dylik från tidtabellen avvikande föreskrift
givits å form. S 5, gäller densamma endast samma dag
(dagar) som ifrågavarande order å form. S 5 i övrigt.

Mom. 2. Tkl å extratågets utgångsstation eller å an-
nan av tl bestämd station skall till tbfh och lokps å
extratåget mot kvitto överlämna

- 1) om tidtabellen finnes intagen i tidtabellsboken
bestyrkt avskrift (utdrag) av tl order om tågets gång å form S 5;
- 2) om tidtabellen ej finnes intagen i tidtabellsboken (tillfällig tidtabell):
 - a) varje gång tåget anordnas på dag, då det enl. uppgift i tidtabellen skall gå,
tidtabellen i original eller bestyrkt utskrift därav å form. S 4,
 - b) när tåget varit anordnat tillsvidare men inställts och ånyo anordnas ävensom när tåg anordnas på annan dag än i tidtabellen anges,
tidtabellen i original eller bestyrkt utskrift därav å form. S 4 jämte en bestyrkt avskrift (utdrag) av tl order om tågets gång å form. S 5.

Anm. Ang. undantag för pålok från bestämmelserna i detta mom., se § 37: 2, andra stycket.

Mom. 3. Tbfh och lokps å varje tåg, som enl. § 35: 2 möter ett anordnat extratåg, skola skriftligen och mot kvitto delges order om mötet. Ordern skall, om mötet är angivet i tidtabellen för det tåg, som skall delges, endast innehålla uppgift om extratågets gång (form. S 9, avd. 1 a I) men i annat fall uppgift om den station, där mötet skall äga rum (form. S 9, avd. 1 a II). Delgivning av mötesordern (se form. S 3) skall ske enl. bestämmelserna i § 49*); dock skall delgivningen ej ske förrän å mötesstationen i det fall att denna är ordergivningsstation och enl. turlista byte av såväl förare som biträde, om sådant finnes, skall där äga rum å det tåg, som delges.

Då extratågets gång kungöres genom tillägg till tidtabellsboken och i tillägget intagits särskild uppgift å i nämnda bok intagna tågs möten med extratåget, anses denna ordergivning fullgjord, när tl meddelat, att samtliga i tjänst varande berörda tbfh och lokps kvitterat ifrågavarande tillägg. Intill dess skall ordergivning ske på sätt eljest föreskrivits i detta mom.

Mom. 4. Vad ovan sagts angående order om extratågs gång och om order till mötande tåg skall i tillämpliga delar gälla även ifråga om extratågs eller

*) Berör tåg, som skall delges, ej ordergivningsstation, skall tl bestämma var delgivningen skall ske.

annat tågs inställande; dock att kvitto till tl å dylik order endast behöver lämnas av den första stationen å den bansträcka, varå tåget inställes (se form. S 3, S 5, S 6 och S 9).

§ 37.

Anordnande av påskjutning. *Mom. 1.* Då påskjutning av tåg erfordras (jfr § 41:3), äger tkl, så framt lok för ändamålet kan disponeras, giva order om påskjutning å del av närmaste stationssträcka och om lokets återgång till stationen. Order om återgången är att anse som tillfällig tidtabell men behöver endast innehålla uppgift om tågspår. Form. S 4 behöver ej användas.

Erfordras påskjutning å hel stationssträcka eller längre eller finnes ej lok disponibelt, göres framställning hos tl, som i sådant fall äger utfärda order om påskjutningen samt tillfällig tidtabell (form. S 4) för lokets återgång.

Anm. När tåg framgår i båda riktningarna å endast en del av tåganmälningssträcka (jfr § 59:4, andra stycket), får pålok ej användas, om det ej hela vägen skall återgå med tåget.

Mom. 2. Order om påskjutning och påloks återgång skall ställas till de tåganmälningsstationer, mellan vilka påskjutningen skall äga rum, mellanliggande av påskjutningen berörda stationer samt underrättelsestation, vars underrättelsesträcka beröres. Om underrättelsestation ej kunnat delges, gäller vad i § 36:1, sista stycket, sagts.

Tkl å den station, där påskjutningen skall börja, skall härom underrätta lokps å påloket samt tbfh och lokps å det tåg, som skall påskjutas. Underrättelsen skall, om tl givit order om påskjutningen, lämnas skriftligen å form. S 11 och beträffande återgången å form. S 4, i annat fall skriftligen å form. S 11 eller muntligen. Nämnade tkl skall även ombesörja, att tåg, som enl. § 35:2 erhåller möte med återgående pålok, härom skriftligen erhåller order (form. S 9).

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

Vad i § 32:6. andra stycket, stadgats om åtgärder

vid passerandet av vägkorsning gäller även vid framförande av återgående pålok.

Mom. 3. Pålok får ej tillsättas i gång varande tåg, såvida ej ti efter samråd med miö för viss station medgivit undantag.

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38.

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

Mom. 2. Annan än SJ tillhörig rullande materiel, som skall mot avgift fraktas å egna hjul och som ej undergått sådan besiktning eller som skall befordras i skadat skick eller — beträffande lok — framgå ej arbetande, får ej ingå å SJ linjer utan skriftligt eller telegrafiskt medgivande av miö, som om behövt skall föranstalta om materielens besiktning. Avskrift av sådant medgivande, vilket skall innehålla uppgift om den största hastighet, som vid transporten får användas, samt beträffande lok uppgift om dettas tyngd och största axeltryck, skall åtfölja transporthandlingarna (jfr § 41:6).

Mom. 3. Vagn, som skadats så att dess trafikduglighet kan ifrågasättas eller som varit ur spår, får ej insättas i tåg, förrän den undersökts av en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare och förklarats trafikduglig.

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

§ 39.

Mom. 1. Bromsarna i tåg utgöras av *Genomgående bromsar* eller *Skrubvbromsar*.

Med hänsyn till verknings sättet indelas de genomgående bromsarna i:

- a) *S-bromsar* (mycket hastigt verkande bromsar): tryckluftbromsar med omställningsanordning i läget »S» resp. »Snt»:

Olika slags bromsar. Tågens indelning ur broms-synpunkt. Tågs storlek vid olika hastigheter.

- b) *P-bromsar* (hastigt verkande bromsar):
tryckluftbromsar med omställningsanordning i läget »P» resp. »Perst»,
tryckluftbromsar av system Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning och utan fast strypanordning, vakuumbromsar;
- c) *G-bromsar* (långsamt verkande bromsar):
tryckluftbromsar med omställningsanordning i läget »G» resp. »Godst»,
tryckluftbromsar av system Kunze-Knorr-G och Hildebrand-Knorr-G,
tryckluftbromsar av system Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning men försedda med fast strypanordning enl. text å fordonets långbalkar;
- d) *M-bromsar* (malmtågsbromsar):
tryckluftbromsar å malmbanans vagnar litt. M och Q.

För S-, P- och G-bromsar är ledningstrycket 5 kg/cm²; för M-bromsar är ledningstrycket i huvudledningen antingen minst 4 kg/cm² eller 1,6 kg/cm².

För broms, som genom omställningsanordning är föränderlig ifråga om verknings sättet, skall läget »S» resp. »Snt» användas i tåg, som enl. mom. 2 hör till bromsgrupp S, läget »P» resp. »Perst» i tåg, som hör till bromsgrupp P₁, P₂ eller M, samt läget »G» resp. »Godst» i tåg, som hör till bromsgrupp G eller Ö.

Anm. Ang. förekommande olika system av tryckluftbromsar och handhavandet av sådana, se str 254 Bt, Driftstekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen, Tryckluftbroms.

Omställningsanordning inställes medelst handtag å fordonssidorna; dock är beträffande broms med s. k. mellanventil denna i regel anbragt under fordonet.

Mom. 2. Med hänsyn till de slag av bromsar, som komma till användning (ang. erforderlig bromskraft, se § 40) indelas tågen utom vid fall enl. § 40:5 på följande sätt, varvid bromskraften och axlarna hos verksamt lok (lokomotor) ej skola medräknas:

- a) *Tåg av bromsgrupp S* = tåg, där endast 4-axliga, rammsäkra stålvagnar (se § 42, första stycket) förekomma och samtliga axlar ha verksam broms samt bromskraften erhålles uteslu-

tande från S-bromsar eller, om tågets axelantal är 16 eller däröver, från P-bromsar å högst 4 axlar och i övrigt från S-bromsar; inuti tåg, som består av minst 40 axlar, få dock vid en hastighet av högst 110 km/tim (jfr § 69:4 a) 4 axlar vara obromsade, därest bromsen å dessa blivit obrukbar;

b) *Tåg av bromsgrupp P_1* = tåg, där samtliga axlar ha verksam broms och bromskraften erhålles uteslutande från P-bromsar, dock ej vakuumbromsar;

c) *Tåg av bromsgrupp P_2* = dels tåg, där minst $\frac{2}{3}$ av den använda bromskraften erhålles från P-bromsar, dels tåg, där så ej är fallet men minst 4 axlar bromsas med P-bromsar och vagnvikten utgör högst 150 ton;

d) *Tåg av bromsgrupp G* = tåg, där minst hälften av den använda bromskraften erhålles från G-bromsar;

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

f) *Tåg av bromsgrupp \ddot{O}* = tåg, som ej kan hänföras till någon av förut nämnda grupper.

Bromsar utan omställningsanordning av i mom. 1 nämnt slag få användas i tåg av resp. bromsgrupper i den omfattning, som framgår av ovanstående, dock med följande undantag:

1) Malmvagnar (litt. M ~~och Q~~), som äro tomma eller lastade med mindre än 15 ton, få ej ha sin genomgående broms verksam i andra tåg än sådana, som tillhöra bromsgrupp M och bromsas med ett huvudledningstryck av 1,6 kg/cm².

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

Anm. Om tåg tillhört eller avsetts att tillhöra viss bromsgrupp men ändring härutinnan skall ske, emedan tåget ej befinner sig uppfylla villkoren för bromsgruppen ifråga eller av annat skäl, skall ändring av omställningsanordningarnas läge i erforderligt fall ske enl. mom. 1, sista stycket.

Mom. 3. Det högsta antalet fordonsaxlar, verksamt loks (lokomotors) axlar frånräknade, skall för tåg av bromsgrupp S utgöra 60. För tåg av övriga bromsgrupper framgår det vid olika hastigheter tillåtna

högsta antalet fordonsaxlar, verksamt loks (lokomotor) axlar frånräknade, av nedanstående tabell.

I tåg av broms- grupp	Högsta antal fordonsaxlar vid en hastighet i timmen av						
	t. o. m. 30 km	31—40 km	41—50 km	51—60 km	61—70 km	71—90 km	91—100 km
P ₁	140	120	100	80	70	60	60
P ₂	140	120	100	80	70	60	—
G	180	180	140	100*	90	—	—
M	210	210	180*	140**	—	—	—
Ö	140	120	100	80	—	—	—

* 120 axlar i tåg, som enbart genomgångsbromsas (jfr § 40:6).

** 210 axlar i tåg, som består av tomma malmvagnar; detta gäller även om sist i dylikt tåg medförs högst 6 axlar, tillhörande vagnar av annan typ än malmvagnar.

§ 40.

Erforderlig
bromskraft
i tåg.

Mom. 1. I tåg av bromsgrupp P₂, G, M och Ö skall förutom bromskraften hos verksamt lok (lokomotor) finnas en sammanlagd bromskraft, som för vagnvikten minst motsvarar bromstalet enl. efterföljande bromstalstabell. Detta skall iakttagas även i fråga om tåg av bromsgrupp P₁, trots att samtliga axlar i dylikt tåg skola ha verksamt broms.

Anm. Bromstalstabellen samt hjälptabell för bromskraftberäkning (fastställd genom str 222 a, Tidtabellsföreskrifter, Tidtabeller för tjänstebruk) skola i de delar, som å resp. trafiksektioner erfordras, finnas intagna i tidtabellsboken. Hjälptabellen innehåller avrundade tal, vilka i förekommande fall skola gälla vid tillämpning av bromstalstabellen.

I tåg av bromsgrupp P₂ skola alla P-bromsar vara inkopplade, även om detta ej erfordras enl. bromstalstabellen; i tåg av bromsgrupp G, M och Ö få med iakttagande av bestämmelserna i § 39:2 d—f alla bromsar vara inkopplade. I fråga om 2-axlig sjukvagn gäller dock, att när sjuk person färdas i dylikt vagn, dennas broms ej i något tåg får vara inkopplad, utom när så erfordras för att tågets bromskraft skall

Bromstalstabell.

(Vid en hastighet av 65 och 70 km pr tim gäller det vänstra talet för tåg av bromsgrupp P₁ och P₂,
det högra talet för tåg av bromsgrupp G.)

Lutnings- förhållande	V i d e n h a s t i g h e t i k m p r t i m a v																		För tåg, som framföres under lutningsförhållan- de eller med hastighet, som ej återfinnes i tabel- len, skall tillämpas det för närmast starkare lut- ningsförhållande resp. större hastighet gällande bromstalet. Vid bestämmande av hastigheten för ett tåg, vars bromskraft mot- svarar ett bromstal, som ej finnes i tabellen för det förefintliga, lut- ningsförhållandet, skall hastigheten bestämmas efter närmast lägre bromstal för lutnings- förhållandet ifråga.
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
	B r o m s t a l																		
0 : 1 000	4	4	4	4	5	5	7	9	12	15	16/20	20/28	24	30	35	42	51	61	
1 : 1 000	4	4	4	4	5	6	8	10	13	16	18/22	22/30	26	31	37	44	53	63	
2 : 1 000	4	4	4	4	5	7	9	11	14	18	19/23	23/31	27	33	38	46	55	65	
3 : 1 000	4	4	4	5	6	7	9	12	15	19	20/25	25/33	29	34	41	48	57	67	
4 : 1 000	4	4	5	5	6	8	10	13	16	20	22/27	26/35	30	36	43	50	59	69	
5 : 1 000	4	5	5	5	7	9	12	15	18	22	23/29	27/37	31	38	44	52	61	70	
6 : 1 000	5	5	6	6	8	10	13	16	19	23	25/30	29/39	33	39	46	54	63	71	
7 : 1 000	5	5	6	7	9	11	14	17	20	24	26/32	30/41	34	41	47	56	65	72	
8 : 1 000	5	6	7	8	10	12	15	18	21	25	27/33	32/42	36	42	50	59	67	73	
10 : 1 000	6	7	8	10	12	14	17	20	24	28	30/36	34/45	39	46	53	61	70	75	
12 : 1 000	7	8	10	11	13	16	19	22	26	31	33/39	38/48	42	49	58	70			
12,5 : 1 000	7	8	10	12	14	16	19	23	27	32	34/40	38/49	43	50	60	73			
14 : 1 000	8	9	11	13	15	18	21	24	28	33	35/42	41/—	48	56					
16 : 1 000	9	11	12	15	17	20	23	27	31	36	43/45	50/—	58	66					
17 : 1 000	10	12	14	16	18	21	24	28	32	39	47/49	55/—	64	74					
18 : 1 000	11	12	14	16	19	22	25	29	33	42									
20 : 1 000	12	14	16	18	20	23	27	31	38	50									
25 : 1 000	15	17	19	22	25	28													

vid den hastighet, som är bestämd i tidtabellen, uppfylla fordringarna enl. föregående stycke och § 39.

Mom. 2. För tåg, som framföres i stigning, skall bromskraften minst motsvara bromstalet för horisontal bana (0:1 000) enl. bromstalstabellen. Är detta bromstal vid den för tåget bestämda största tillåtna hastigheten lägre än det bromstal, som i bromstalstabellen anges för en mot stigningen svarande lutning vid en hastighet av 15 km/tim, skall dock sistnämnda bromstal gälla.

Mom. 3. Vagnvikten i tåg beräknas på sätt anges i tidtabellsboken. Som bromskraft i tåg får endast medräknas bromskraften hos fordon, vilkas bromsanordningar befinna sig i fullgott skick. Bromskraften hos tryckluftbromsat fordon får medräknas endast då ledningstrycket uppgår till det för fordonets bromssystem fastställda. I malmtåg med ett huvudledningstryck av minst 4 kg/cm² får dock bromskraften hos vagn av annan typ än malmvagnar litt. M ~~och Q~~ medräknas, men skall därvid vagnens bromskraft beräknas till endast 80 % av det eljest gällande värdet; detta gäller däremot ej i tomt malmvagnståg med ett huvudledningstryck av 1,6 kg/cm² inkopplad vagn av annan typ än malmvagnar litt. M ~~och Q~~. En skruvbromsad vagn får räknas som bromsvagn endast när dess broms utan dröjsmål kan sättas i verksamhet av någon bland tps. En person får bemanna endast en skruvbroms.

Mom. 4. Omställningsanordning TOM—LAST skall intaga

läget TOM å vagn med bromsviktskylt, då vagnens bruttovikt (utan avrundning) ej uppgår till den å skylten angivna omställningsvikten,
 å vagn utan bromsviktskylt, då vagnen är tom eller lastad med mindre än 5 ton,
 samt
 å kurs-, omlastnings- och stationsvagnar (oavsett om bromsviktskylt finnes eller ej och oavsett lastens vikt);

läget LAST å vagn med bromsviktskylt, då vagnens bruttovikt (utan avrundning) uppgår till eller överstiger den å skylten angivna omställningsvikten,
å vagn utan bromsviktskylt, då vagnen är lastad med 5 ton eller däröver.

Enär felaktig inställning i läget LAST kan förorsaka fastbromsning (»slag i hjulen»), skall omställningsanordning ovillkorligen intaga läget TOM i samtliga för nämnda läge ovan angivna fall. I tveksamma fall skall omställningsanordning alltid ställas i läget TOM.

Bromskraften skall hos fordon, som tryckluftbromsas och äro försedda med bromsviktskyltar, värderas enl. bromsviktstalen å dessa skyltar och hos fordon, som bromsas på annat sätt eller sakna bromsviktskyltar, enl. tabell, som finnes intagen i tidtabellsboken.

Mom. 5. För snöplogståg, för tåg med en hastighet av högst 60 km/tim och en vagnvikt av högst 60 ton samt för tåg med en hastighet av högst 70 km/tim och en vagnvikt av högst 30 ton gälla ej bestämmelserna i mom. 1—3. I dylikt tåg erfordras endast den hos verksamt lok befintliga bromskraften; finnas å medförda fordon användbara S-, P- eller G-bromsar, skola dessa dock vara inkopplade.

Vad här sagts gäller ej lokomotortåg.

Anm. Tåg, som endast utgöres av lok och vagn litt. Bo7 nr 2812, får framföras utan annan hastighetsbegränning än den för loket gällande, även om vagnens broms ej är inkopplad. Tidtabellen för tåget (resp. ordern å form. S 5) skall kvitteras av alla berörda bevakade stationer. I densamma skall intagas följande anm.: »Bromskraften otillräcklig för den bestämda hastigheten, varom bps vid underrättelse enl. § 82 skall lämnas besked».

Mom. 6. Ett tåg anses vara enbart genomgångsbromsat, då genomgående broms men ej skruvbroms användes i tåget.

Mom. 7. I tåg med efterkoppling anses den genomgångsbromsade tågdelen räcka endast t. o. m. det sista med verksam genomgående broms försedda fordonet. Bromskraft skall alltid finnas enl. bromstals-tabellen för ett tågs hela vagnvikt.

Efterkopplingens tillåtna vagnvikt m. m. framgår av nedanstående tabell.

Hastighet	Efterkoppling		Anmärkningar
	tillåten sammanlagd vagnvikt	därav utan verksam broms sist i tåget	
T. o. m. 60 km/tim	Begränsning ej föreskriven. Ang. skruvbromsning av efterkopplingen, se vidstående anm.	Högst 90 ton	När efterkopplingen överstiger 90 ton, skola denna och den genomgångsbromsade tågdelens var för sig utrustas med bromskraft enl. vederbörligt bromstal i bromstalstabellen; bromsgruppen skall bestämmas för tåget i dess helhet.
61—70 km/tim	90 ton	Högst 60 ton	Genomgående bromskraft skall finnas för tågets hela vagnvikt.
71—90 km/tim	90 ton	Högst 60 ton och högst 4 axlar	
91—120 km/tim	Ingen	—	—

Sist i tåg, vari bromskraften uteslutande erhålles från skruvbromsar, får finnas högst 90 ton vagnvikt utan verksam broms.

Skruvbroms får användas inuti genomgångsbromsad tågdel, men tågets hastighet får då ej överstiga 60 km/tim.

Beträffande tåg, som skjutes, tillämpas bestämmelserna i detta mom. som om främsta fordonet vore det sista.

Mom. 8. När efterkoppling förekommer, skola alla bromsledningar hopkopplas, vilka kunna bilda en sammanhängande ledning från lok räknat. Dock ändras

ej härigenom den genomgångsbromsade tågdelens utsträckning enl. mom. 7.

Mom. 9. Genomgående broms skall kunna sättas i verksamhet från förarens plats. Framföres tåg med genomgående broms av två lok, bör bromsen skötas från det främsta loket. Nödbromsanordning skall i tåg av bromsgrupperna S, P₁, P₂, G och M vara omedelbart åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tjänstgörande ~~tp~~ *personalk.*

Ann. Å malmbanan må vid behov tåg, i vilket högst 16 malmvagnar äro anslutna till bromsledningen, framföras utan att nödbromsanordning är åtkomlig ~~för tps~~ *myndighet.*

Mom. 10. Anser föraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande större bromskraft är behövlig för tåget än här ovan är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall föraren framföra tåget med den minskade hastighet, som han anser säkerheten påkalla.

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

Mom. 11. Bliva i tåg, som bromsas med genomgående bromsar, dessa under vägen helt och hållet eller delvis obrukbara, skola i erforderliga fall, i den mån så betingas av den tillgängliga bromskraften, antingen skruvbromsar bemannas eller vagnar fränkoppas eller, när så ej lämpligen kan ske, tågets hastighet nedsättas. Tl skall därjämte underrättas.

Skulle till följd av annan opåräknad anledning bromskraften i ett tåg bliva otillräcklig, skall, när ti ej bemyndigat tkl att i sådant fall bestämma om hastighetsnedsättning, frågan om vilka åtgärder, som skola vidtagas, hänskjutas till tl.

Vid hastighetsnedsättning på grund av otillräcklig bromskraft skall tpx härom underrätta tbfh och lokps å form. S 10 samt härvid uppge det bromstal, som motsvaras av den tillgängliga bromskraften. Tåget skall därefter framföras å de olika delarna av resp. stationssträckor med högst den hastighet, som med

hänsyn till lutningsförhållandena är tillåten enl. bromstalstabellen vid sålunda uppgivet bromstal.

Anm. Order om hastighetsnedsättning på grund av tågs sammansättning och bromskraft skall delges tbfh och lokps även när det använda lokets största tillåtna hastighet ej överstiger den hastighet, som högst får användas.

§ 41.

Antalet lok i tåg och deras plats. *Tåg- och lok- och tender, som ej är i användning.* *Mom. 1.* Lok skall i regel ha sin plats främst i tåget och således dragas detsamma.

I följande fall må dock loket gå sist i tåget och således skjutas detsamma:

a) då så sker till undvikande av fara,

b) för att förekomma att tåget blir kvarstående å linjen (jfr § 83: 2 och 3),

c) högst 1 000 m, då tåg måste backas, emedan det gått förbi driftplats på linjen, där resandeutväxling skolat ske, varvid bestämmelserna i § 83: 3 skola tillämpas, samt

d) då ti eller för särskilt fall tl så föreskrivit.

Skjutning av tåg med stångkopplade vagnar får ej ske annat än tillfälligtvis, då backning erfordras. Därvid skall iakttagas särskild försiktighet.

Om tillfredsställande utsikt i rörelseriktningen ej kan erhållas av lokps vid skjutning, skall i fall d och, då så i fall b — jfr dock § 83: 2 — samt fall c lämpligen kan ske, någon av knrps för erforderlig signalering taga plats å det främsta eller något av de främsta fordonen med obehindrad utsikt framåt och möjlighet att signalera till lokps eller gå framför tåget.

För framförande av ett tåg må, oberäknat pålok enl. mom. 3, högst två lok användas. Dessa skola vara kopplade intill varandra.

Utan hinder av ovanstående får lok, vars maskineri manövreras från annat, främst i tåget gående fordon (»manövernagn»), inkopplas även inuti tåg, som är genomgångsbromsat. Förekomma två dylika lok, som båda manövreras av samme förare, behöva loken ej vara kopplade intill varandra.

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

- a) koppling av två lok med väsentligt olika hastigheter bör undvikas,
 b) vid koppling av två ånglok, för vilka gälla olika hastigheter, skall i regel loket med den största tillåtna hastigheten gå främst,
 c) vid koppling av ellok och ånglok skall elloket i regel gå främst.

Mom. 3. Till tåg med lok främst må, så framt stångkopplade vagnar ej finnas i tåget, ett pålok användas i följande fall:

- a) vid tågs igångsättande på station,
 b) vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar,
 c) i nödfall.

Pålok får ej vara sammankopplat med tåget, om ej ti för särskilt fall så bestämt.

Mom. 4. Overksamta lok på egna hjul skall vid transport i tåg placeras enl. följande:

Lokets beskaffenhet	Loket placeras, om tåget framföres av	
	ett dragande lok	två dragande lok
Utan bristfällighet av betydelse för framförande i tåg; motorvagn med genomgående draginrättning.	motorvagn var som helst, annat lok närmast tågloket, om så kan ske, eljest var som helst i tåget; dock skall alltid lok litt H och F samt ej nedkopplat lok litt D och Od vid transport i en följd längre väg än 100 km placeras närmast tågloket;	var som helst, annat lok än motorvagn dock under villkor, att det skiljes från det sista dragande loket av minst 14 axlar;
Med bristfällighet av betydelse för framförande i tåg, tenderlok utan tender samt motorvagn utan genomgående draginrättning.	sist i tåg; annat lok än motorvagn skall bromsas, om användbar broms finnes.	sist i tåg; annat lok än motorvagn skall dock skiljas från sista dragande lok av minst 14 axlar och skall bromsas, om användbar broms finnes.

E

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

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

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

Mom. 5. Medföres i tåg tender, som ej åtföljer lok, får tåget ej framföras med större hastighet än 60 km/tim.

Medföres overksamt lok i tåg, gälla för tåget, förutom vad som bestämts genom § 69 eller eljest är föreskrivet med hänsyn till bromskraft m. m., följande hastighetsbestämmelser, dock med iakttagande av att overksamt loks egen största tillåtna hastighet ej får överskridas:

	Största tillåten hastighet, om det overksamma loket är			
	motorvagn (även el- motorvagn)	ej ned- kopplat ellok	nedkopplat ellok utom SJ lok litt Od	nedkopplat ånglok
a) Endast ett overksamt lok och placerat närmast intill det dragande	Ingen hastighetsnedsättning		50 km/tim	60 km/tim
b) Overksamt lok inuti tåg eller overksamt lok sist och bromsat i tåg, medförande även andra fordon	60 km/tim	50 km/tim	50 km/tim	50 km/tim
c) Overksamt lok obromsat sist i tåg, medförande även andra fordon	60 km/tim	40 km/tim	40 km/tim	40 km/tim

Största tillåtna hastigheten för nedkopplat lok litt. Od är i samtliga fall 40 km/tim. Lok litt. Od får dock ej utan styrelsens tillstånd befordras nedkopplat på I—III distrikten.

På ej elektrifierade bandelar får nedkopplat ellok framföras först sedan styrelsen bestämt den hastighet, som för bandelen ifråga kan tillåtas med hänsyn till hjulbalansernas centrifugalkraft.

S. k. enkelaxellok (vid SJ ellok litt. B, F, H, M och Ö) likställas alltid med ej nedkopplat ellok.

Anm. 1. Hastigheten må i fall a) ökas till högst 60 km/tim för lok litt. D, Of och Of2, om endast de till blindaxeln anslutna koppelstängerna äro nedkopplade,

lok litt. U, om vevstakarna men icke koppelstängerna äro nedkopplade och blindaxeln är fastgjord i sådant läge, att vevtapparna gå fria vid koppelstängernas rörelse.

Tillämpning av hastigheten 60 km/tim enl. föregående mening får ske endast om avsändande maskinbefäl underrättat tl samt på transporthandlingarna angivit, att nämnda hastighet är medgiven.

Bestämmelserna för lok litt. U i ovanstående tabell och denna anm. gälla, trots att sth för sådant lok i tjänst är 45 km/tim.

Anm. 2. Enl. str 212 gälla hastighetsnedsättningar på vissa broar och andra ställen. Uppgifter härom skola vara intagna i tidtabellsboken.

Order till tbfh och lokps om hastighetsnedsättning på grund av bestämmelserna i detta mom. skall å form. S 10 givas, även om det dragande lokets största tillåtna hastighet ej överstiger den, som högst får förekomma med hänsyn till medfört överksamt lok.

Mom. 6. Vid transport av överksamt lok eller av tender skall avsändande maskinbefäl till tl samt å transporthandlingarna ange dels fordonets vikt och dels om fordonet på grund av sitt tillstånd eller av annan anledning bör gå sist i tåg eller närmast det dragande loket samt om lägre hastighet än enl. mom. 5 påkallas. Tl har att i erforderlig omfattning vidarebefordra sålunda erhållna uppgifter till tl å av transporten berörda bansträckor.

Mom. 7. Förestående bestämmelser ang. arbetande loks plats och antal gälla ej för hjälptåg och snöplogståg.

§ 42.

I tåg, som drages av lok och är upplåtet för resande, skall såsom skyddsutrymme vagn eller vagnsdel intill dragande lok vara avstängd för andra resande än militär i militärtåg, pressbyråns tågbud samt personal i restaurang- eller byffévagn och för ambulerande tågservering. Detta gäller dock ej, när vagnen närmast loket är ramsäker stålvagn och som sådan är i str 169, Uppgift å personvagnarnas platsantal, vagnvikt m. m., utmärkt med beteckningen »stål».

Skyddsutrymme för resande i förhållande till lok.

Tåg med en hastighet av	Intet skyddsutrymme vid en vagnvikt av t. o. m.	Skyddsutrymmet skall utgöra	
		halv 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{4}$ boggivagn vid en vagnvikt av ton	hel 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{2}$ boggivagn vid en vagnvikt av över
91— 120 ¹⁰⁰ km/tim ..	100 ton	101—200	200 ton
81—90 ” ..	150 ”	151—400	400 ”
71—80 ” ..	200 ”	201—500	500 ”
61—70 ” ..	250 ”	251—600	600 ”
51—60 ” ..	400 ”	401—900	900 ”
41—50 ” ..	550 ”	över 550	—

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

Order till tbfh och lokps om hastighetsnedsättning på grund av otillräckligt skyddsutrymme givas å form. S 10. Dylig order skall givas, även om lokets största tillåtna hastighet ej överstiger den, som högst får förekomma med hänsyn till skyddsutrymmet.

Anm. 1. F-avd. i en vagn litt. BFo eller CFo, D-avd. i en CDo, köksavd. i en Ro och utrymmet i en Bo10 på ömse sidor om sjukrummet och närmast detta belägna tre halvkupéer få såsom skyddsutrymme anses motsvara $\frac{1}{2}$ boggivagn samt F-avd. i en CF, D-avd. i en CD, D- och F-avd. i en CDF och den mindre avd. i en C4, $\frac{1}{2}$ tvåaxlig vagn. Varje halva av en CC2 räknas såsom en tvåaxlig vagn.

Anm. 2. Overksam lok, som framföres närmast intill det dragande loket, medräknas ej i vagnvikten i detta hänseende och räknas ej heller som skyddsutrymme. Detta gäller dock ej overksam motorvagn.

§ 43.

*Tågsam-
mansätt-
ning i
övrigt.*

Mom. 1. Alla i ett tåg gående fordon med undantag av pålok (jfr § 41:3, sista stycket) skola vara hopkopplade med varandra medelst skruvkoppel; dock må sådana fordon, som användas parvis, vara förbundna med varandra på annat sätt samt s. k. stångkoppel användas på i mom. 6 ~~angivna~~ villkor.

Anm. 1. Ang. sammankoppling vid tågsammansättning, se str 33, Instruktion för växlingstjänsten.

Anm. 2. Fordon med skadad draginrättning må provisoriskt kopplas sist i tåg med en hastighet av högst 40 km/tim, om en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare godkänt kopplingen.

Mom. 2. Vid sammankoppling medelst skruvkoppel få fordon ej sättas intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående bufferhuvudens mittpunkter överstiger beträffande fordon med övergångsbryggor 85 mm och beträffande andra fordon 125 mm.

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

För vissa slags vagnar med tre eller flera axlar och stor bärighet (t. ex. Ib, Ibr, Mas, Ob, Sb, Sd, Q1, Q12b, Q19 och Q23) gälla dessutom för olika bandelar särskilda bestämmelser ang. begränsning av lasten med hänsyn till axeltrycket eller ang. den största tillåtna hastigheten med hänsyn till lastens vikt, ävensom, i vissa fall, ang. placering i förhållande till lok eller övriga fordon i tåget (se str 141 a, Godstransportföreskrifter).

Mom. 4. Fordon, som självt eller vars last överskrider gällande lastprofil, får ej insättas i tåg utan tillstånd av vederbörande biö. Dylikt tillstånd inhämtas på sätt särskilt är stadgat (se str 141 a, Godstransportföreskrifter).

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

Mom. 6. För godsbefordran avsedd trafik- eller tjänstevagn får ej inkopplas i tåg för framförande å sträcka, där tågets största tillåtna hastighet är högre än den, som för vagnen högst är medgiven enl. märkning å långsidorna eller långbalkarna. Sådan märkning utgöres av: de internationella tecknen

S

 för en hastighet av högst 100 km/tim och

S	00,0 t
---	--------

 för en hastighet av högst 100 km/tim, om lastens vikt i ton ej överstiger det i märket angivna talet, och högst 80 km/tim, om så är fallet, samt å svenska vagnar utan S-märket ett inom rektangulär ram angivet hastighetstal

00

. För vagn, som ej har något av nämnda tecken (märken), får hastigheten utgöra högst 70 km/tim.

Anm. 1. För godsbefordran avsedd vagn utan sådant tecken (märke), som ovan sagts får, om bärigheten ej överstiger 12 ton, framföras å följande bandelar endast i lokalgodståg eller endast med en hastighet av högst 40 km/tim i direkt- eller fjärrgodståg, nämligen: Trelleborg—Malmö—Katrineholm, Nässjö—Falköping, Mjölby—Hallsberg—Krylbo, Åby—Järna—Stockholm, Stockholm—Krylbo—Vännäs—Boden, Uppsala—Gävle, Malmö—Göteborg, Göteborg—Järna, Laxå—gränsen mot Norge.

Oavsett förekommande märkning gälla även följande befordringsbestämmelser för vagnar:

a) *två- och treaxlig vagn, vars hjulbas* (= avståndet mellan yttersta axlarna) *understiger 5 m:* ej sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim;

Anm. 2. Å SJ tillhöriga dylika vagnar med undantag av malmbanans vagnar litt. M är anbragt ett cirkelrunt, vitfärgat fält vid adressramens ena sida samt å buffertbalken.

b) *axeltransportvagn:* i person- och snälltåg endast sist;

c) *gastransportvagn* (litt. Q₄): i person- och snälltåg endast sist;

d) *annan tjänstevagn för godstransport än under b) och c) sagts:* i andra personförande tåg än lokalgodståg endast undantagsvis och därvid med en hastighet av högst 50 km/tim;

e) *normalspårig överföringsvagn* (litt. Q₃₇): lastad endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim, tom endast i tåg, vars hastighet ej överstiger 70 km/tim;

f) *vagn med tyngre gods av större längd* (räler, bjälkar o. d.): ej omedelbart intill vagn, som är upp-

låten för resande, samt ej utan tillstånd i tåg med större hastighet än 60 km/tim;

~~XX~~ *stångkopplade vagnar*: endast obromsade och i slutet av tåg, vars hastighet uppgår till högst 50 km/tim, och alltid efter event. befintliga för resande upplåtna vagnar samt skilda från sistgående sådan vagn genom minst en annan vagn. Vagn med verksam broms får ej finnas efter de stångkopplade;

Anm. 3. Ang. förbud mot skjutning av tåg med stångkopplade vagnar utom tillfälligtvis vid backning samt förbud mot påskjutning av sådant tåg, se § 41:1 och 3.

XX <i>vagn med eldfarlig olja:</i>	} Bestämmelser återfinnas i str 1, Järnvägstrafikstadga, Bihang I och II, samt str 114, Reglemente för militärtransporter på järnväg.
XX <i>vagn med explosiv vara av 1:a klass: får ej ha bemannad skruvbroms och får genomgångsbromsas endast om så erfordras för att bromskraften i tåget skall bliva tillräcklig.</i>	

Anm. 4. Vid ordergivning skall göras åtskillnad mellan befordran av explosiv vara i kruttåg och i annat tåg.

~~XX~~ *öppen vagn med lättantändligt gods* (se str 1, Järnvägstrafikstadga, bil. A, avd. C) i tåg, som framföres av ånglok: insättes, om så kan ske utan menlig tåg försening eller annan olägenhet, å sådan plats i tåget, att risken för antändning från loket begränsas; får ej utan särskilt tillstånd av tll framföras i dylikt tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim. *se separata uttryck nr = 415; 10/6 1940*

Anm. 5. Enl. erfarenhet sker antändning genom gnistor från lok mera sällan å vagnar efter den 12:e från loket räknat; för övrigt är antändningsrisken å närmast lok gående vagn i regel mindre än å de omedelbart efterföljande vagnarna.

~~XX~~ *cisternvagn, lastad med klor eller svaveldioxid, och vagn med fat, som innehåller minst 100 kg klor eller svaveldioxid*: obemannad och ej i tåg, som är upplåtet för resande, samt högst två dylika vagnar i samma tåg, därvid kopplade tillsammans; placeras möjligast mitt i tåget och alltid så, att närmast framför finnas minst tre och närmast bakom minst två vagnar, varå personal ej färdas och vilka ej medföra explosiv vara av 1:a klass eller lättantändligt gods enl. avd. C i bil. A till str 1, Järnvägstrafikstadga, eller träkol;

Anm. 6. Tömnda cisternvagnar och tömda fat samt mindre behållare med klor eller svaveldioxid, s. k. bomber, ävensom fat med mindre innehåll än 100 kg befordras utan inskränkningar.

Bestämmelserna under ~~XX~~ gälla ej vid vagnuttagning.

Mom. 7. För nedan nämnda arbetsmaskiner och specialfordon gälla följande befordringsvillkor:

a) *plogningsmaskin* (litt. Q₁₈) och *ballastjusteringsmaskin* (litt. Q₂₀ och Q₂₂):

arbetande under handdisposition eller i särskilt anordnat tåg, i båda fallen med en hastighet av högst 6 km/tim, ej arbetande sist i tåg med en hastighet av högst 40 km/tim eller, om maskinen är

monterad å vagn med vanliga vagnshjul, axelfjädrar och fjäderbuffertar, högst 60 km/tim;

b) *broprovningsvagn* (litt. Q₀):

med vatten i cisternerna i särskilt anordnat tåg, varvid gälla av vederbörande biö genom tll för varje fall utfärdade bestämmelser,

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

c) *justeringsvagn* (litt. Q₃): i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim;

d) *kranvagn* (litt. Q₂):

om hjulbasen understiger 3,3 m, i tåg, vars hastighet ej överstiger 40 km/tim,

om hjulbasen är minst 3,3 m, i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim;

e) *snöplog på egna hjul*, vartill hänföres vingsplog med sidovingar samt med eller utan nosvinge, tenderplog, amerikansk plog utan sidovingar, snöslunga med roterande skovelhjul, snöskrapa med sidovingar för indragning av snö i spåret (arbetar i samband med snöslunga):

arbetande i särskilt anordnat snöplogståg, vars hastighet får utgöra högst 40 km/tim eller, beträffande vingsplogståg, efter medgivande av biö högst 60 km/tim; snöskrapa skall i regel dragas, vingsplog skjutas eller dragas, tenderplog samt amerikansk plog och snöslunga skjutas,

ej arbetande

vingplog: efter banbefälets hos tll framställda begäran i tåg, vars hastighet ej överstiger 40 km/tim, såvitt ej hastigheten får vara 60 km/tim enl. anslag, som åsatts vingsplog, vilken har axlar med längre lagergångar; kopplas sist, dock ej omedelbart intill vagn, upplåten för resande, och skall vara rättvänd samt bemannad med en man, som ansvarar för att plogvingarna hållas indragna och att plognosan är upplyft; är vingsplogen

försedd med låst stängningsanordning för vingarna och plognoson, må den — rättvänd — framföras obemannad, om snöförhållandena så tillåta,
 tenderplog: efter banbefälets hos tl framställda begäran sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim, dock ej omedelbart intill vagn, upplåten för resande,
 amerikansk plog, snöslunga och snöskrapa: endast enl. de å skylt på varje fordon angivna, av styrelsen fastställda befordringsbestämmelserna;

Anm. Snöskovlar (snöbillar) eller s. k. helplog må användas å alla lok och lokomotorer; helplog å lok, där den räcker över buffertbalken, samt dylik plog å motorvagn och lokomotor dock endast när biö så anser erforderligt och miö prövar så kunna ske. Samråd skall äga rum även med ti, när så med hänsyn till tågrörelsen kan vara erforderligt.

f) *spårrensare, dock ej isskrapa:*

arbetande i tåg, vars hastighet ej överstiger 50 km/tim ifråga om spårrensare av M. V. J. modell och 60 km/tim ifråga om annan spårrensare; skall vara bemannad och kopplas sist; spårrensare av M. V. J. modell får ej gå arbetande omedelbart intill vagn, som är upplåten för resande,

ej arbetande i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim; kopplas sist eller omedelbart före vagnar, som skola avkopplas å linjen; bemannad, då vagnar följa efter, men eljest antingen bemannad eller ock med spårrensaren fastlåst i *ej arbetande* ställning,

såväl arbetande som ej arbetande spårrensare må efter framställning av biö hos tl framföras sist i tåg, vars hastighet ej överstiger 70 km/tim, under förutsättning dels att vagnens hjulbas är minst 5 m, dels att vagnen är bemannad, dels slutligen att vagnen undersökts av en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare och befunnits kunna framgå med nämnda hastighet;

g) *isskrapa*:

arbetande i särskilt anordnat tåg, vars hastighet får utgöra högst 20 km/tim,

ej arbetande enl. de för *ej arbetande* spårrensare ovan givna bestämmelserna; obemannad skall *isskrapa* ha även isbillarna fastlåsta i *ej arbetande* ställning;

h) *transportabla omformare eller transformatorer* (litt. Q_{24—27}): med en hastighet av högst 30 km/tim i särskilt anordnat tåg eller under bandisposition samt med behövt antal bromsvagnar tillkopplade för uppfyllande av bestämmelserna i § 40; igångsättning och avsakning skall ske med försiktighet, och vårdare skall medfölja för allmän tillsyn av fordonen och deras behandling; beträffande s. k. *strömbrytar* eller *ställverksvagnar* för den elektriska tågdriften gäller vad under i) sägs ang. revisionsvagn;

i) *overksam lokomotor*: med en hjulbas understigande 4,0 m sist i tåg, vars hastighet *ej* överstiger 40 km/tim, med en hjulbas av minst 4,0 m i tåg med en hastighet av högst 70 km/tim; vårdare skall i båda fallen medfölja, om lokomotorns drivkedjor *ej* äro nedtagna. Å lokomotor med betryggande anordning i växellådan för fastlåsning av fram- och backväxeln i 0-läge må dock dylik fastlåsning utföras i stället för nedtagning av drivkedjorna. *Revisionsvagn* med eller utan eget maskineri för framdrivandet får vid transport kopplas sist i tåg med en hastighet *ej* överstigande den för revisionsvagnen fastställda maximihastigheten.

Mom. 8. SJ tillhörigt fordon, för vilket enl. mom. 6 b—d eller mom. 7 a—h särskild, av fordonets konstruktion beroende föreskrift gäller ang. hastighet eller placering i tåg, skall vara märkt med två runda, vitfärgade fält, ett på vardera sidan om adressramen samt å buffertbalken, innebärande att föreskriften finnes angiven å fordonet.

Mom. 9. När hastighetsnedsättning erfordras på grund av bestämmelserna i denna §, skall order där-om med angivande av orsaken givas till tbfh och lokps å form S 10.

Anm. Ang. sammansättning av hjälptåg, se str 166, Bestämmelser ang. hjälpberedskap.

Kap. V. Tågs expedierande och framförande.

§ 44.

Bevakning av driftplats. Stationer och blockposter skola vara bevakade, då tåg skall ankomma eller avgå, då tåganmälan kan ifrågakomma eller då linjeblockeringsåtgärder skola vidtagas. Tåganmälningsstationer och blockposter skola jämväl vara bevakade, så länge tåg befinner sig å intilliggande tåganmälningssträcka (jfr dock § 59: 1 A, sista stycket, och § 100: 3; se även § 59: 10).

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

Anm. Från dessa bestämmelser kan undantag meddelas på sätt finnes stadgat i §§ 86—96.

§ 45.

Daglig inspektion. *Mom. 1.* Inspektion av bangården skall ske dagligen. Därvid skall särskilt uppmärksammas, om växlar, signalinrättningar och andra säkerhetsanläggningar befinna sig i fullt användbart skick. Är dylik anläggning i olag, skola åtgärder omedelbart vidtagas för felets avhjälpande och för tryggande av säkerheten, intill dess felet avhjulpts.

Mom. 2. Varje afton och dessutom vid stark blåst även å annan tid av dygnet skall tillses, att behöriga försiktighetsmått äro vidtagna till förhindrande av att fordon komma i drift. Försiktighetsmått skola, oavsett förekomsten av spårspärr, bestå i att fordonen sammankopplas sinsemellan eller i större grupper och varje grupp säkert förstänges på sätt i § 32: 6, sista stycket, stadgats samt i betryggande omfattning bromsas.

Mom. 3. Inspektion enl. mom. 1 skall verkställas av stf men kan å större station enl. ti medgivande i skälig omfattning uppdragas åt stf närmaste man.

Tillsyn enl. mom. 2 skall verkställas av stf men får av denne, när turfördelningen så kräver, åläggas txp. Även eljest må å station, för vilken ti så medgivit, dylik tillsyn uppdragas åt txp eller åt annan såsom tågvägsinspektör godkänd tjänstehavare. Sådant medgivande må endast undantagsvis gälla område, där

tågrörelse förekommer. Utan att så särskilt bestämts, skall tpx vid stark blåst under stf frånvaro verkställa då erforderlig tillsyn.

I plan för säkerhetstjänsten (se § 46: 2) skall vara angivet, när annan tjänstehavare än stf skall regelmässigt förrätta inspektion enl. mom. 1 eller tillsyn enl. mom. 2.

Mom. 4. Inspektion enl. ovanstående å annan driftplats än station skall åvila tv resp. plv; tv skall även förrätta tillsyn enl. mom. 2.

Anm. Ang. inspektion å ständigt obevakad driftplats, se § 93: 5.

§ 46.

Mom. 1. Tpx skall i största möjliga utsträckning personligen utföra och eljest övervaka de i gällande säkerhetsföreskrifter angivna löpande göromål, som ha samband med tågs expedierande. Han skall sålunda bl. a. själv manövrera inrättning för frigivande såväl av in- eller utfartssignaler som av tågvägsförregling samt personligen handha nycklar till tågvägslås eller tågvägsspärr och själv manövrera ställverket i övrigt.

Säkerhetstjänstens handhavande i allmänhet.

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

Anm. Nyckel till tågvägslås eller tågvägsspärr får ej lämnas kvarsittande i låset resp. spärren.

Mom. 2. Vid varje station skall antingen i plan för säkerhetstjänsten (form. 385 K) eller också i gällande turlista finnas noggrant angivet, huru de göromål, som tillkomma tpx, tågvägsklargörare, tågvägsinspektör och signalvakt, skola fördelas på olika tjänstgöringsturer och tjänstehavare. I planen resp. å turlistan skola dessutom bestämmelser och uppgifter m. m. intagas enl. anvisningarna å förstnämnda formulär. Plan för säkerhetstjänsten skall anslås på lämpliga ställen eller på annat sätt hållas tillgänglig för all personal, som har att förrätta säkerhetstjänsten berörande göromål. Sådan personal är skyldig att taga del av planen.

Hinder möter ej, att samme tjänstehavare utför flera slag av i föregående stycke nämnda göromål.

Dock skall tågvägs klargörande och inspekterande utföras av olika personer, så framt ej klargörandet sker från av tpx själv manövrerat ställverk eller ti annorlunda medgivit.

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

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

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

Mom. 4. Å varje station och blockpost skall föras en överlämningsbok (form. 363 A). I denna skola order rörande särskilda tåganordningar samt andra order och underrättelser, som röra tpx verksamhet, antecknas enl. anvisningar till formuläret. Både den avlöste och den avlösande tpx skola vid varje vaktombyte i överlämningsboken anteckna sina signaturer. Komma vakterna i omedelbar följd, skall överlämningen dessutom ske muntligen.

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

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

Mom. 5. Under den tid tåg är på ut- eller ingående å driftplats, där tpx eller plv skall finnas i tjänstgöring för tåget, skall denne ha sin uppmärksamhet riktad på tåget och för detta ändamål vistas å plattform eller i dess närhet, såvitt ej annat tjänsteärende oundgängligen fordrar hans närvaro på annat håll eller ti ifråga om tpx medgivit, att han får uppehålla sig i ställverk eller vid huvudsignal för ställverkets resp. huvudsignalens manövrering; sådant medgivande får lämnas endast om av tpx från nämnda plats given signal till tåget kan iakttagas av vederbörande tps och olägenhet eller

hinder därför ej finnes. Lokps och knrps skall av ti underrättas om dylikt medgivande.

Från skyldigheten för tpx (plv) att vistas å plattform eller i dess närhet kan ti dessutom, därest ej visst göromål, som åligger tpx (plv), t. ex. manövrering av huvudsignal eller vägbommar eller avspärrning eller bevakning enl. § 58, utgör hinder, medge följande undantag, varom bestämmelse skall vara intagen i tidtabellsboken:

a) för tåg — dock ej med X- eller p-uppehåll — vid driftplats, där automatisk linjeblockering är i bruk för samtliga till platsen anslutande huvudspår och vederbörlig tågväg i sin helhet är försedd med spårledning,

b) för tåg vid mindre driftplats, där för berört tåg gällande uppehållsmärke finnes och tåget ej enl. tidtabell eller särskild order skall å driftplatsen möta, mötas av eller förbigå annat tåg.

Här berört tåg vid fall enl. a) eller b) behovsuppehåll, skola beträffande uppehåll för avlämnande av resande, gods eller vagn bestämmelserna i § 72: 11 a tillämpas. För underrättelse vid fall enl. b) ovan om att uppehåll erfordras för avhämtande av resande, gods eller vagn skall användas påstigningsmärke eller uppsättas grön signalflagga eller handsignallykta, visande grönt sken.

När å enmansstation genomfartståg intages enl. § 52: 3 A 1 eller intages medelst signal till växlingsrörelse enl. § 52: 6 eller skall givas order vid infartssignalen resp. yttersta växeln, må tpx visa avgångssignal vid infartssignalen resp. yttersta växeln.

§ 47.

Stationsur skall regleras efter föreskriven allmän Stationsur. tidsignal (jfr str 127, Telefonföreskrifter).

§ 48.

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

*Belysning
å person-
plattform.*

§ 49.

Order och underrättelser till tåg och vid vagnuttagning.

Mom. 1. Order till tbfh (tillsyningsman) och lokps skall givas skriftligen och mot kvitto å därför särskilt inrättat formulär, såvitt ej utskrivning på annat sätt är av ti medgiven eller i undantagsfall erforderlig. Ordergivning till tåg å eller utanför driftplats, där ordern skall tillämpas, får dock ske muntligen, om ej annat uttryckligen föreskrivits.

Skriftlig order skall vara tydligt utskriven och med förekommande stationsnamn fullständigt utsatta samt skall vara undertecknad av tpx. Föreskrivna kvitton skola, sedan ordermottagaren kontrollerat, att rätt orderkopia erhållits, tecknas å ett exemplar, som förvaras å stationen. En kopia eller utskrift behålles av den, som kvitterat ordern.

Vid personalbyte å tåg och vagnuttagning skall frånträdande tjänstehavare till den avlösande överlämna erhållna order, som gälla den sistnämndes tjänst, och därvid taga kvitto i anteckningsbok å sådana order, som erhållits mot kvitto. Kan personlig överlämning ej ske mellan vederbörande tjänstehavare, skall överlämningen verkställas genom tpx.

Mom. 2. Biträde, som kvitterat order till tåg eller vid vagnuttagning, är skyldig kontrollera efterlevnaden av densamma.

Mom. 3. Order till tåg skall, när så kan ske, givas å station — om möjligt ordergivningsstation — före tågets ankomst till kontrollstationen. Kontrollstationen skall underrättas, när ordergivning verkställts å en föregående station, varvid det väsentliga av orderns innehåll skall anges. Har sådan underrättelse ej ingått och kan ej genom förfrågan visshet vinnas, huruvida delgivning skett, skall tpx å kontrollstationen ombesörja delgivning till tåget. Har tåg utan erhållen order avgått från station, där sådan skolat givas, skall denna station dels anmoda annan station att verkställa ordergivningen, dels härom underrätta kontrollstationen.

Måste order till tåg om hastighetsnedsättning enl. § 28 eller § 30 eller underrättelse enl. § 82, tabellen, anm. 1, lämnas av gränsstationen vid början av den

stationssträcka, varå ordern gäller, skall närmaste tåg-anmälningsstation eller blockpost i tågets väg (alltså bortom den plats, där hastighetsnedsättningen skall äga rum) vara kontrollstation, om anmälan »klart O till N» utväxlas å ifrågavarande tåg-anmälningssträcka (jfr § 59). I sådant fall får dylik anmälan för berört tåg ej avlåtas av kontrollstationen, förrän besked om verkställd ordergivning erhållits. När kontroll av ordergivningen ej lämpligen kan ordnas på här angivet sätt, må tl på begäran av den station, där ordergivningen skall ske, i erforderligt fall bestämma, huru kontrollen skall ordnas.

Anm. 1. Å bandel, där anmälan »klart O till N» ej förekommer men anmälan »O in i N» utväxlas, kan tl, om han med hänsyn till tågens lägen så anser lämpligt, ordna kontrollen genom tåg-anmälningsstationen (blockposten) närmast den ordergivande stationen sålunda: anmälan »O in i N» för det tåg, som framgår närmast före det ifrågavarande, avlåtes ej av nämnda tåg-anmälningsstation, förrän besked erhållits, att ordern delgivits det berörda tåget. Där manuell linjeblockering (se § 59:3 II, 1) förekommer, må kontrollen ordnas genom att vederbörlig linjeblockeringsåtgärd på motsvarande sätt göres beroende av erhållet besked om verkställd ordergivning. Kontrollen må eljest, där så erfordras och är möjligt, ordnas genom att signalvakt (ställverksvakt) å den ordergivande stationen ålägges att, innan körsignal för utfart gives för berört tåg, förvissa sig om att ordern delgivits tåget.

Skall kontrollstation lämnas obebakad, skall tpx, innan bevakningen upphör, dels anmoda den närmast intilliggande, av ifrågavarande tåg tidigare berörda bevakade stationen — eller, om tåget skall erhålla ordern där och bestämmelserna i föregående stycke äro tillämpliga, nästa i tågets väg belägna tåg-anmälningsstation (blockpost) — att vara kontrollstation, dels härom underrätta station, där tåg skall givas order enl. första meningen i detta mom.

Anm. 2. Ifråga om bristfällighet å försignal skall stationen närmast före densamma vara kontrollstation. Ang. ombesörjande av underrättelse till berörda tåg i dylikt fall, se § 52:7.

Mom. 4. Vad i mom. 1—3 sagts om order gäller även ifråga om underrättelse.

§ 50.

Bestämmande
av tåg-
spår.

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

Genomfartståg skall i regel intagas på huvudtågväg.

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

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

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

Mom. 3. När ändring av tågspår för visst tåg vidtages, skall tpx ombestyra att lokps såvitt möjligt erhåller order härom å en föregående station (form. S 11). Dylik åtgärd behöver ej vidtagas, om tl bestämt spårändringen genom order, som delgivits ordergivningsstationen, vilken i så fall skall ombesörja ordergivningen, och ej heller därest spårändring för i tidtabellsboken intaget tåg föranledes av att detta skall förbigås av extratåg och spårändringen intagits i tidtabellen. I sistnämnda fall skall ordergivningsstation endast lämna order om extratågets gång (form. S 11; jfr form. S 3).

Har underrättelse om spårändring ej kunnat lämnas å en föregående station, skall infartssignalen bibehållas till stopp, tills först signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket. Vad här sagts om infartssignal gäller vid tillämpning av § 52: 5 även dvärgsignal invid denna samt vid tillämpning av § 52: 6 event. befintlig dvärgsignal. När körsignal därefter gives, skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet

och med en hastighet av högst 30 km/tim (se § 69: 8, jfr § 52: 3, anm. 1).

Bestämmelserna i detta mom. gälla även då vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg ankommer å högerspår och därför intages på annat spår, än det i tidtabellen eller särskild order förut bestämda.

Anm. 1. Ifråga om lokps delgivning av i tillägg till tidtabellsboken intagen ändring av tågspår gäller vad i § 36: 3, sista stycket, stadgats.

Anm. 2. Ti äger föreskriva, att jämväl tbfh å personförande tåg skola erhålla order å en föregående station om spårändring enl. mom. 3.

Mom. 4. När i tågs tidtabell (ej i särskild order) angivits, att spårändring skall äga rum å station, då extratåg anordnas, som där har möte med det förstnämnda tåget, förfaller spårändringen, om mötet förlägges till annan station samt tbfh och lokps i förväg erhållit order om mötesändringen.

§ 51.

Mom. 1. Huvudsignal, som ej fungerar automatiskt, skall normalt visa stoppsignal (jfr dock § 53: 2 och § 89: 6).

Huvudsignalsmanövrering.

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

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

Åt genomfartståg, som ej skall kvarhållas å stationen, skall körsignal för utfart visas omedelbart innan körsignal visas från infartssignalen (jfr dock § 67: 6, anm., andra stycket). Ti må — med hänsyn till av utfartssignalen beroende säkerhetsanordning vid vägkorsning e. d. — härifrån medge undantag, då försignal finnes till utfartssignalen.

Mom. 3. Signalvakt får ej giva körsignal, förrän uttryckligt uppdrag härom av txp meddelats för varje

särskilt fall. Dyligt uppdrag får lämnas högst 15 min innan tåg skall framsläppas, varvid tpx i förekommande fall skall lämna signalvakten besked om de särskilda förhållanden, som vid tågs framsläppande äro att iakttaga, såvida så ej redan skett.

Dyligt uppdrag meddelas genom frigivande av signal- eller tågväghävstång (-ställare) medelst tågvägsspärr, tågvägslås eller annan frigivningsapparat eller, där tillståndet ej kan meddelas på nämnda sätt, muntligen.

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

Anm. 2. Ang. särskilda skyldigheter för signalvakt i vissa fall, se § 49:3, anm. 1; jfr även § 77:2 b.

Mom. 4. Körsignal får ej av tpx givas eller uppdrag härom åt signalvakt (jfr dock § 55:7) meddelas, förrän

tågvägsinspektion verkställt enl. § 55 och tågvägen befunnits klar och betryggad (jfr dock § 73),

bestämmelserna i mom. 2 här ovan äro iakttagna, bestämmelserna om skydd för den resande allmänheten (§ 58) och om tågs samtidiga in- och utfart (§ 57) beaktats,

allt i övrigt är klart för tågets framsläppande.

Mom. 5. Har körsignal givits från huvudsignal, skall manövreringsanordningen återställas till normalställning, så snart vederbörande tåg antingen stannat å driftplatsen eller i sin helhet passerat de till tågvägen hörande förreglade växelgrupperna (gäller beträffande infartssignal, som förreglar växlar i utfartstågvägen, alltså även dessa växlar).

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

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

Tågvägsförreglingsfält, tågvägsspärr, tågvägslås eller annan inrättning för tågvägens förregling får ej

utlösas, förrän vederbörande tåg antingen i sin helhet passerat de till tågvägen hörande förreglade växelgrupperna eller stannat å driftplatsen.

Mom. 6. Måste körsignal visas med huvudsignal för provning, huruvida förreglings- och signalledningarna befinna sig i brukbart skick, vilken provning bör vara avslutad minst 10 min före den tidpunkt, då tåg tidigast kan väntas, skall txp medgivande inhämtas, vilket medgivande ej får lämnas, förrän tågvägen befunnits klar och betryggad. När signalen därefter återställes till stopp, gäller vad härom stadgas i mom. 7.

Mom. 7. Återtagande av given körsignal skall ägarum dels då så erfordras för undvikande av fara, dels då enl. txp beprövande detta på grund av tågföljdsändring eller annan orsak befinnes nödvändigt.

Den iordningställda tågvägen får dock ej upplösas, förrän visshet vunnits, att annalkande tåg, vars lokps möjligen iakttagit körsignalen, stannat.

§ 52.

Mom. 1. Huvudsignal vid driftplats, som skall vara bevakad*), skall handhavas enl. bestämmelserna i mom. 2 och 3 nedan om signalen är bristfällig så att med densamma ej kan visas tydlig stoppsignal enl. § 8: 1 a eller b eller riktig, tydlig och fullständig körsignal till var och en av de tågvägar, för vilka den är avsedd. Härvid skall iakttagas följande:

Å huvudljussignal, som ej kan visa stoppsignal, skall ljuset släckas, därest så kan ske utan att även annan signalbelysning släckes. Kan huvudljussignal visa stoppsignal, skall ljuset däremot vara tänt (jfr mom. 2, första meningen).

Semafor, varå bristfälligheten endast består i att lykta ej kan hållas tänd, skall oaktat bestämmelserna i § 5, andra stycket, ej anses som bristfällig under de däri nämnda ljusförhållandena, därest lokps kan iakttaga signal med semaforvingarna. Mom. 2 och 3 behöva därför ej i sådant fall tillämpas. Om en av

Åtgärder, då huvudsignal är bristfällig eller huvudsignal saknas eller signalbild för tågväg, som skall användas. Åtgärder, då försignen är bristfällig.

*) För huvudsignal vid automatisk blockpost gälla särskilda bestämmelser enl. § 72: 13. Ang. huvudsignal vid obebakad driftplats, se avd. C, kap. I.

lyktorna å semafor ej kan hållas tänd, skola även de övriga släckas.

Ljusförsignal, som enl. § 6, anm. 3, kan visa rött sken, behandlas som bristfällig huvudsignal endast om signalen ej kan tändas eller det röda skenet ej fungerar på avsett sätt (se även mom. 7).

Mom. 2. Så länge huvudsignal är bristfällig, får den ej användas för visande av körsignal, utan skall å densamma ständigt visas stoppsignal, varvid hjälpsignalmedel skall användas, om stoppsignal ej kan visas enl. § 8: 1 a eller b.

Underrättelse om bristfällighet å huvudsignal skall lämnas lokps sålunda:

a) ifråga om infartssignal, dock ej dylik varå stoppsignal visas utan anlitande av hjälpsignalmedel: endast om den kan lämnas å en föregående station (form. S 10); är tåget där genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll behöver det stoppas för underrättelsen endast om den bristfälliga infartssignalen ej kan bringas ur körställning:

b) ifråga om utfartssignal: alltid; underrättelsen lämnas om möjligt å en föregående station (form. S 10) men eljest utanför driftplatsen eller, då fråga är om tåg med fast uppehåll, inne på platsen.

Kan infartssignal ej bringas ur körställning, när hinder förefinnes för väntat tågs intagande eller när beträffande genomfartståg och tåg med behovsuppehåll hinder finnes för dess avgång, skall förfaras sålunda:

två knalldosor skola skyndsamt utläggas på omkring 900 m avstånd utanför infartssignalen; knalldosor behöva dock ej utläggas, om lokps å det berörda tåget underrättats enl. a);

en signalvakt skall, när tåget väntas, postera vid infartssignalen och visa stoppsignal mot detsamma, intill dess signalen »tåg kommer» och därefter »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket.

Mom. 3. När tåg får framföras förbi enl. mom. 2 visad stoppsignal från bristfällig huvudsignal eller därå anbragt hjälpsignalmedel, skall förfaras enl. följande.

A. Beträffande infartssignal.

1) Posterar signalvakt vid infartssignalen (då signalen ej kan bringas ur körställning), skall vakten, sedan de i mom. 2 nämnda signalerna givits från loket, efter medgivande av tpx visa signal till växlingsrörelse, innebärande att tåget får föras förbi den stoppsignal, som i sådant fall visas med hjälpsignalmedel. Signalen till växlingsrörelse må ersättas med muntligt besked, när tpx själv posterar vid infartssignalen.

2) Skall signalvakt ej postera vid infartssignalen, skall tpx, sedan först signalen »tåg kommer» och därefter »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket, visa stoppsignal mot tåget, vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklade och förd flera gånger från höger till vänster och åter, och i mörker med rött sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned. Såsom svar på stoppsignalen gives från loket signalen »giv akt». Tåget får därefter införas förbi infartssignalens resp. hjälpsignalmedlets stoppsignal, sedan vederbörlig signal till växlingsrörelse givits, varvid föraren för tillkännagivande att denna signal uppfattats, ånyo giver signalen »giv akt». Kan tpx ej utan avsevärd olägenhet eller menlig tidsutdräkt intaga sådan plats, att signalerna bliva väl synliga från loket, må såsom tågvägsinspektör godkänd tjänstehavare genom tpx order i varje särskilt fall beordras att från sådant ställe verkställa signaleringen.

Finnes signaltelefon vid infartssignalen, skall föraren, om signalering ej sker enl. 1) eller 2), medelst telefonen efter uppgivande av sitt namn och tågnumret inhämta medgivande att passera infartssignalens resp. hjälpsignalmedlets stoppsignal, varvid den, som lämnar medgivandet — tpx om ej annat föreskrivits — skall uppge titel och namn.

I infartstågvägen befintliga dvärgsignaler skola visa körsignal. Kan så ej ske, får tåget föras förbi sådan dvärgsignal endast efter särskilt medgivande, vilket skall lämnas muntligen.

Anm. 1. När tåg intages medelst signal till växlingsrörelse enl. punkt 1 eller 2 ovan skall föraren vara beredd

på att tåget kan intagas på annat spår än det föreskrivna samt att hinder enl. § 73 kan förekomma.

B. Beträffande utfartssignal.

Sedan underrättelse lämnats lokps om signalens bristfällighet enl. mom. 2 b, utgör avgångssignal tillstånd för tågets framförande förbi stoppsignal från bristfällig utfartssignal eller därå anbragt hjälpsignalmedel. Beträffande dvärgsignal i utfartstågväg gäller vad under A sagts.

Anm. 2. Förreglar utfartssignalen rörlig bro eller växel på linjen, skall, när signalen är bristfällig, tpx å station, som ti bestämt, ansvara för att bron resp. växeln intager rätt läge, innan tåg tillåtes framgå över platsen.

Utgör utfartssignals körsignal förutsättning för automatisk vägsignalanläggning å linjen funktion, skall, när signalen är bristfällig, förfaras enl. § 26.

Ang. utfart till högerspår, se mom. 6.

Mom. 4. Tåg intages å bevakad driftplats enl. bestämmelserna i mom. 3 A 2 även i följande fall:

a) då på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet körsignal normalt ej kan visas med infartssignalen till det spår, som skall användas (jfr dock mom. 5);

b) då vid tillämpning av § 73 infartssignalen ej är bristfällig men visande av körsignal med densamma förhindras av att fordon finnas i eller i närheten av tågvägen.

Förhållande enl. a) och b) kan vara angivet i tidtabellen.

Anm. I mom. 3 A föreskrivna förfaringssätt få ej användas i avsikt att undslippa förregling av växlar, när fel på huvudsignalen ej förefinnes och sådant förhållande ej är för handen, som omförmåles i mom. 4 b.

Mom. 5. När dvärgsignal finnes anbragt invid infartssignal och tåg skall intagas å spår, till vilket körsignal med infartssignalen ej kan visas på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet (bl. a. vid användning av avkortad tågväg), må tåget, då så bestämts i dess tidtabell, intagas endast genom körsignal från ifrågavarande dvärgsignal. Kan i dylikt fall stoppsignal ej visas med infartssignalen enl. § 8: 1 a eller b eller kan körsignal ej visas med dvärg-

signalen, skola bestämmelserna i mom. 2 och 3 dock tillämpas.

Mom. 6. Om infartssignal saknas, exempelvis då tåg går å högerspår eller dylik signal efter nedtagning för reparation, flyttning e. d. ännu ej hunnit återuppsättas, skall antingen signalering ske med dvärgsignal utanför eller invid driftplatsens yttersta växel eller ock, när tåg väntas, en signalgivare postera vid yttersta växeln i det spår, varå tåget ankommer, eller motsvarande punkt vid annan driftplats än station, om växel där finnes i spåret. Denne skall till vänster om spåret från tåget räknat visa stoppsignal medelst röd signalflagga resp. handsignallykta (rött sken), tills tåget får framsläppas, då stoppsignalen utbytes mot vederbörlig signal till växlingsrörelse. Lokps skall underrättas, då fråga är om nedtagen signal (form. S 10).

Vid utfart till högerspår gäller ej stoppsignal från utfartssignal, vilken ej i tidtabellsbokens förteckning över tågspår, signalbilder m. m. eller signalbeskrivning är angiven med körsignalbild för gång till högerspåret.

Mom. 7. Iakttages att försignal är bristfällig (t. ex. att lykta slocknat, glas är söndrigt, färgväxlaren ej fungerar eller skivan ej följer huvudsignalens rörelser) och beräknas ej, sedan bv eller signalreparatör därom underrättats, felet kunna avhjälpas till den tid då försignalen erfordras för signalering till tåg, skall förhållandet anmälas till den station, vars huvudsignal försignalen tillhör. Bristfällighet å ljusförsignal, som enl. § 6, anm. 3, även skall kunna visa rött sken, skall dock alltid och utan dröjsmål anmälas till stationen ifråga. Nyssnämnda station skall beträffande bristfällig försignal till infartssignal dels ombesörja underrättelse å form. S 10 till lokps å berörda tåg, dels underrätta kontrollstationen.

§ 53.

Mom. 1. Alla lyktor å en och samma semafor skola vara tända samtidigt. *Tändning
av sig-
nallyktor.*

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

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

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

Mom. 4. Bomsignallyktor och vattenkranlyktor skola hållas tända:

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

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

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

§ 54.

*Växlar
lägen och
lågvägs
klar-
görande.*

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

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

Mom. 2. Å lastplats skola växlar i huvudspår samt till huvudspårs skyddande anordnade växlar och spårspärrar vara låsta i normalläge, utom när de på grund av växling under tågs uppehåll eller under vagnuttagning behöva upplåsas och omläggas.

Mom. 3. När tåg skall befara viss tågväg, skola växlarna i god tid dessförinnan vara lagda för tågvägen samt till tågvägens skyddande befintliga skyddsväxlar och spårspärrar vara lagda i skyddan-

de lägen. Där tågvägsbeskrivning å form. 358 Å skall finnas upprättad enl. anvisningarna å nämnda form., skall tågvägsklargörandet ske enl. densamma.

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

Om låsning sker, vartill bör användas K 12-nyckel, få flera nycklar ej samtidigt vara utlämnade än som för varje tillfälle är oundgängligen nödvändigt. Nyckel får ej innehavas eller användas av andra än stf underställda tjänstehavare (tjänstgöringsturer), som därtill äro berättigade. Å plan för säkerhetstjänsten skola bestämmelser i enlighet härmed samt om kontrollen över bestämmelsernas efterlevnad finnas intagna.

Anm. Ang. samarbetet mellan tpx, tågvägsinspektör, tågvägsklargörare samt växel- och signalvakter skall stf om erforderligt utfärda reglerande föreskrifter. Dylika föreskrifter, vilka skola intagas i plan för säkerhetstjänsten, erfordras i regel endast å stationer utan växelförregling eller med ofullständig sådan.

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

Mom. 5. Växel resp. spårspärr, som kan omläggas endast från ställverk eller vars omläggning lokalt är därifrån förhindrad, anses vara bevakad, när ställverket är bemannat, oavsett avståndet till växeln resp. spårspärren.

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

§ 55.

Mom. 1. Kort före varje tågs ankomst och avgång skall tågvägsinspektion utföras, antingen genom att *Tågvägsinspektion.*

tkl själv inspekterar tågvägen eller genom att han från annan tjänstehavare, som av ti förordnats till tågvägsinspektör, mottager anmälan, att inspektionen utförts utan anmärkning. Särskild tågvägsinspektör må anlitas, endast då tkl ej kan själv utföra detta göromål och i regel endast efter en på förhand uppgjord plan. (Ang. fastställande av tidpunkt, då tågvägsinspektion i vissa fall tidigast får påbörjas, se § 56: 3.)

Anm. Särskilt förordnande som tågvägsinspektör erfordras ej för tjänstehavare, som äger tjänstgöra som tkl å den ifrågavarande stationen.

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

Mom. 3. Vid tågvägsinspektion skall tillses:

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

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

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

c) att tydlig stoppsignal visas med ifrågakommande huvudsignaler;

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

Mom. 4. De delar av tågvägsinspektionen, som omnämnas under mom. 3 a, må då så är möjligt verk-

ställas genom inspektion av vederbörliga manövrerings- och låsanordningar i ställverk eller genom att tillse, att förekommande blockerings- eller frigivningsapparater för tågvägarna handhas på föreskrivet sätt, eller ock beträffande utfartstågväg med utfartssignal, som förreglar växlarna i tågvägen, genom att iakttaga körsignalbilden (gäller alltså ej om signalbilden är gemensam för två eller flera utfartstågvägar).

Anm. Ang. åtgärder vid bristfällighet å utfartssignal, som förreglar rörlig bro eller växel på linjen eller vars körsignal utgör förutsättning för automatisk vägsignalanläggnings funktion, se § 52: 3, anm. 2.

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

Mom. 6. Den del av tågvägsinspektionen, som består i kontroll av att tågväg är hinderfri, skall alltid utföras så att visshet vinnes därom, att fordon, upp- lag e. d. ej finnes i eller i farlig närhet av tågvägen. Sådan kontroll av hinderfriheten gäller ej småfordon och må beträffande de delar av tågväg, som äro försedda med spårledning, i vad avser fordon verkställas genom att iakttaga ifrågakommande kontrollampor på spårplan eller motsvarande kontrollanordningar.

Ti kan genom föreskrift i ett tågs tidtabell ålägga tbfh att, om efter tågets intagande å viss station, där möte eller förbigång skall äga rum, den bakre tågdelen står hinderfritt i förhållande till det mötande resp. förbigående tåget, därom underrätta tkl genom signalen »lägg om växeln». Är vederbörlig växel ej centralt omläggbar, kan tbfh även åläggas ombestyras omläggningen. I sådant fall skall signalen »lägg om växeln» utgöra besked såväl om hinderfriheten som om att växelomläggningen skett.

På sätt ovan angivits kan förare av ti åläggas att genom signalen »lägg om växeln» med vissla eller handsignallykta tillkännage, att loket stannat hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg.

Uteblir signalen »lägg om växeln» i de fall, som här sagts, skall hinderfriheten inspekteras i vanlig ordning. (Detta gäller även fjärr- eller direktgodståg, som stannat enl. § 72: 8.)

Inspektion av tågväg i hela dess längd enbart till utrönande därav, att stenar eller andra främmande föremål ej finnas i växlars, korsningars och moträlers flänsrännor m. fl. ställen eller att föremål från tåg fallit ned i tågväg, skall för samtliga tågvägar å station med växelförregling utföras två och där tåg, för vilket stationen är bevakad, förekommer under tiden kl 23—5, tre gånger om dygnet. Om dylik inspektion skall ske två gånger om dygnet, bör den första äga rum före ankomsten av det första tåget på morgonen och, om tre inspektioner skola företagas, bör en om möjligt ske omedelbart före ankomsten av något av tågen under tiden kl 23—5. Anteckning om sålunda verkställd inspektion göres i överlämningsboken, där dylik föres, eljest i tågtidjournalen.

Förenämnd inspektion skall å station utan växelförregling ske i samband med tågvägsinspektionen; särskild anteckning därom erfordras ej.

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

Mom. 7. Ställverksvakt må efter ti medgivande användas som tågvägsinspektör i avseende å kontrollen å samtliga under mom. 3 b och c samt mom. 6, femte stycket, nämnda delar av tågvägsinspektionen. Kan anmälan om inspektion enl. mom. 3 b och c ej lämpligen lämnas till tkl, må denna anmälan bortfalla, om föreskrift givits, att sålunda utförd tågvägsinspektion utgör villkor för att ställverksvakten får visa körsignal eller lämna medgivande till annat ställverk att visa körsignal. Anmälan beträffande inspektion enl. mom. 3 b skall dock alltid göras för tåg, som skall framgå närmast efter annat tåg, om det sistnämnda stannat utanför tkl eget inspektionsområde.

Mom. 8. Frigivning av tågväg medelst tågvägs-spärr, tågvägslås eller annan frigivningsapparat får ej verkställas, förrän tågvägsinspektion enl. mom. 3 b, c och d är utförd (jfr dock mom. 7).

Mom. 9. Med förregling anordnad tågväg, till vilken vederbörlig körsignal ej kan visas, skall inspekteras som om förregling ej finnes. För i tågvägen ingående växlar och spårspärrar, som förreglas genom dvärgsignal, visande körsignal, erfordras dock ej dylik inspektion.

Körsignal från semafor, varå lykta är släckt, befriar från inspektionsskyldigheten enl. detta mom. endast om tågvägsinspektören tydligt kan iakttaga, att riktig körsignalbild visas med vinge (vingar).

Mom. 10. I mom. 3 c föreskriven del av tågvägsinspektionen skall avse kontroll såväl av huvudsignals riktiga stoppställning som av att dess stopplykta är tänd, när så skall vara fallet. I båda dessa hänseenden må kontrollen utövas genom iakttagande av därför inrättade, särskilda kontrollanordningar, när sådana finnas. Beträffande infartssemafor utan kontrollanordningar, må, när semaforens lyktor skola hållas tända, inspektionen enl. mom. 3 c utföras på det sätt, att tågvägsinspektören genom att iakttaga skenen bakåt ser efter, att å lyktor med fast sken ljuset bakåt ej är till någon del avbländat och å lyktor med blinkande sken blinkljus framträder i översta lyktan. Användes oljebelysning i lyktorna, må ifrågasvarande del av tågvägsinspektionen ej verkställas på nyss nämnda sätt, såvida ej den, som är ålagd att sköta tändningen och släckningen av lyktorna, anmält till vederbörande tågvägsinspektör, att signalglasen äro rena och i fullgott skick samt att lyktorna äro i god ordning och fullt upphissade.

Å stationer med Aga-ljus i flervingad semafor skall, då nattsignaler behöva användas, daglig tillsyn ägnas åt att alla lyktor kunna tändas samtidigt. Vid ackumulatorbyte och vid blåst skola särskilda prov dessutom företagas. Anteckning om verkställd kontroll göres i överlämningsboken, där dylik föres, eljest i tågtidjournalen.

Mom. 11. Vad ovan sagts om tkl gäller i tillämpliga delar även tv å triangelstation och å annan med huvudsignal försedd driftplats än station. Det åligger tkl att, innan han överlämnar tjänsten till tv, tillse, att tågväg är klar och betryggad.

§ 56.

Tågs skyld-
dande mot
växlings-
rörelser.

Mom. 1. När å huvudspår, varå tåg väntas anlända inom 20 min, växling måste äga rum utanför stationsgränsen eller, ifråga om tåg å högerspår, mer än 100 m utanför yttersta växeln i vederbörande spår, skall växlingsledaren därtill begära medgivande av tkl. Växlingen skall vara avslutad vid viss av tkl bestämd tid, senast 10 min före den tidpunkt, då tåget tidigast kan väntas.

Där dubbelspårsdrift äger rum, får växling enl. föregående stycke endast i tvingande fall företagas å spåret för ankommande tåg.

Mom. 2. Växling i tågvägen för visst tåg eller strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller ock å spår, som korsar eller mynnar ut i denna tågväg, utan att den är skyddad mot rörelsen genom spårspärr eller skyddsväxel, skall i regel vara avslutad vid den tidpunkt, då tågvägsinspektion kan äga rum (jfr mom. 3), och får ej utan att tkl för varje gång därtill lämnat medgivande pågå under de sista 5 min före den tidpunkt, då tåg tidigast väntas framgå å tågvägen.

Anm. Tågväg anses alltså ej skyddad mot växlingsrörelse enbart genom spårspärrsignal i stoppställning eller stopplykta enl. § 6 II A 7; dock må så anses vara fallet i fråga om spårspärrsignal, när växlingen verkställes med lok (lokomotor, rälsbuss) samt mellan detta fordon och spårspärrsignalen ej finnes annat fordon.

Växling strax bortom infartstågvägens slutpunkt må enl. bestämmande av tkl i varje särskilt fall äga rum jämväl under tågs med fast uppehåll ingående å stationen, om därigenom menlig tidsutdräkt kan undvikas, men skall härvid tågets lokps underrättas enl. bestämmelserna i § 73 eller intagandet av tåget ske på där angivet sätt. Växel till spår, som mynnar ut i infartstågvägens fortsättning, skall därvid hållas låst i mot tågvägen avvisande läge, om så kan ske.

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

Mom. 3. Till ledning för berörd personal skall föreståndare å driftplats, där särskilt växlingslok (lokomotor) finnes eller där tåglok (lokomotor) eller rälsbuss utför växling vid annat tågs ankomst eller avgång, bestämma och i plan för säkerhetstjänsten intaga uppgift om när tågvägsinspektion tidigast får påbörjas med hänsyn till förhållandena vid de olika tågen. Detta gäller varje driftplats, för vilken tågvägsbeskrivning skall finnas upprättad, samt, när ti så bestämt, även annan driftplats, där särskilda förhållanden så påfordra.

Sedan tågvägsinspektion ägt rum, varom växlingsledaren vid behov skall förskaffa sig kännedom, må fordon ej utan tillstånd framföras å eller över tågvägen, ej heller dithörande tågvägsväxlar, skyddsväxlar, spårspärrar, spårspärrens signaler, vändskivor, lyftkranar och vattenkranar omläggas eller omställas, förrän det tåg, för vilket inspektionen ägt rum, framgått. Dylikt tillstånd lämnas av tågvägsinspektören eller, om tågvägen av honom redan anmälts klar till tkl, av denne.

Tkl eller tågvägsinspektör må förbjuda växling i eller över tågväg redan innan tågvägsinspektion skett, om han så anser erforderligt.

Mom. 4. Väntas tåg, under det växling pågår, skall växlingsledaren ombestyras, att, där så till skydd för tåget erfordras, fordon bromsas eller förstängas, vilket så vitt möjligt skall ske innan tågvägsinspektionen äger rum.

Mom. 5. Uppställning av fordon å tågspår skall i möjligaste mån undvikas. Fordon, som under växling avställt å ett och samma spår, skola efter växlingens slut genom växlingsledarens försorg sammankopplas sinsemellan eller i större grupper, därest så ej redan skett. Därvid skall tillses, att fordonen stå hinderfritt i förhållande till angränsande tågspår och, då så av stf föreskrivits genom bestämmelse i plan för säkerhetstjänsten, även i förhållande till sidospår. Vidare skola erforderligt antal bromsar vara åtskruvade. Om tillräckligt antal bromsar ej finnes eller om spåret ligger i lutning eller så av annan anledning befinnes erforderligt, skall sådan grupp av fordon

vara förstängd på sätt i § 32:6, sista stycket, föreskrivits (jfr § 45:2).

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

Uppställning av fordon å säkerhetsspår får ej ske. Spårs egenskap av säkerhetsspår skall anges i plan för säkerhetstjänsten.

När uppställning av fordon å tågspår erfordras vid förekommande arbete på bangård, skall medgivande härtill inhämtas hos tpx, som därvid skall lämna besked om tidpunkten, då fordonen senast skola vara bortflyttade.

Mom. 6. Å annan driftplats än tåganmälningsstation må rörelse med fordon utanför spårspärr eller skyddsväxel äga rum endast då tåg gör uppehåll å driftplatsen för växling samt vid vagnuttagning.

Å annan driftplats än station skall efter slutad växling tbfh (tillsyningsmannen) tillse, att å driftplatsen kvarlämnade fordon avställas innanför skyddsväxel eller spårspärr på betryggande sätt enl. § 45:2, varjämte växlar och spårspärrar skola återföras i ursprungliga lägen. Undantag från denna bestämmelse kan dock av ti medges, därest fullt kompetent personal finnes i tjänstgöring å driftplatsen.

Mom. 7. Växlingsrörelse får ej företagas å station av växlingsledare, som ej tillhör stationens egen personal, utan att denne inhämtat tillstånd därtill hos tpx.

§ 57.

Tågs samtidiga in- eller utfart vid station. Såvitt styrelsen ej för särskilt fall medgivit undantag, varom uppgift skall finnas intagen i tidtabellsboken, får under tågs infart å eller utfart från station annat tåg ej samtidigt befinna sig i rörelse å densamma, vare sig på in- eller utgående, med mindre tågvägarna äro antingen oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra.

Anm. Om en växel- och signalsäkerhetsanläggning är så utförd, att den medger tågexpediering i strid mot dessa bestämmelser, får så likväl ej ske utan styrelsens medgivande.

§ 58.

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

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

Körsignal åt genomfartståg med ej automatiskt fungerande huvudsignal får ej givas, förrän dylik bevakning eller avspärrning anordnats.

Där efter ti prövning avspärrning eller bevakning ej lämpligen kan anordnas, skola de resande av stationspersonal eller tps varskos, innan tåget framgår.

Anm. Bestämmelserna i denna § avse ej vägkorsning.

§ 59.

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

A. *Utförlig tåganmälan:*

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

»Klart 0 till N».

Denna anmälan får ej ske tidigare än 15 min före vederbörande tågs tidtabellsenliga avgångstid. För tåg, som enl. § 67: 6, sista stycket, får avgå före den tidtabellsenliga avgångstiden, må »klart 0 till N» lämnas tidigast 15 min före den tidpunkt, då tåget får avgå.

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

»0 ut».

Anmälan »0 ut» må dock å korta tåganmälningssträckor efter ti medgivande ske intill 10 min före tågs avgång, om tåget beräknas avgå i rätt tid och »klart 0 till N» eller, när enl. mom. 3 denna anmälan ej skall utväxlas, »0 in i N» för närmast föregående

tåg erhållits. Ytterligare anmälan »0 ut» erfordras då endast, om avgångstiden ändras.

Anm. När anmälan »0 ut» avlåtes för tåg, som enl. tidtabellen skall medföra vagnar men utgöres av ensamt lok eller omvänt eller som medför vagnar att avkopplas å linjen på tåganmälningssträckan, skall detta meddelas.

Snarast möjligt (jfr dock § 49: 3, anm. 1, och mom. 8 här nedan) sedan tåg fullständigt inkommit till tåganmälningsstation eller blockpost och dess slutsignal, då sådan skall föras, iakttagits samt infartssignalen återställt till stopp, skall nämnda driftplats ang. tågets ankomst göra anmälan till den driftplats, varifrån »0 ut» avlåtits, samt till övriga driftplatser, som för tågrörelsens tryggnad måste erhålla kännedom härom. Denna anmälan avfattas sålunda:

»0 in i N».

Skyldigheten att, innan »0 in i N» anmäles, ha iakttagit, att infartssignalen återställt till stopp, bortfaller beträffande tåg, som inkommit från tåganmälningssträcka med i bruk varande linjeblockering. Infartslinjeblockfält får förreglas endast om tåget medfört slutsignal, då sådan skall föras.

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

Ti äger att, där så anses kunna ske utan fara, medge viss driftplats rätt att anmäla »Klart 0 till N» för tåg i förväg oberoende av ovan föreskrivna tidsbegränsning samt att befria enstaka stationer från skyldigheten att avvakta »0 in i N».

B. Förkortad tåganmälan: endast »0 ut» och »0 in i N» utväxlas enl. förestående.

C. Enkel tåganmälan: endast »0 ut» eller endast »0 in i N» utväxlas.

Mom. 2. Tåganmälningskyldighet skall tillkomma samtliga stationer och blockposter, som ej enl. tidtabellen för vederbörande tåg eller särskild order skola vara triangelstationer eller obevakade.

Triangelstation och obevakad station erhåller tåg-anmälningsskyldighet för ett tåg utan särskild order, om extratåg anordnas, som å stationen möter, förbigår eller förbigås av det förstnämnda tåget, eller om möte eller förbigång dit förläggas. Om tl ej annat bestämmer, kvarstår på detta sätt inträdd tåg-anmälningsskyldighet för ifrågavarande tåg, även om mötet eller förbigången ändras eller bortfaller.

Särskild underrättelse om tillkommen tåg-anmälningsskyldighet å station enl. bestämmelserna i föregående stycke gives av tkl där till den av de båda tåg-anmälningstationerna å ömse sidor, som event. ej fått kännedom om mötet resp. förbigången. Tbfh och lokps å berört tåg underrättas (form. S 11) endast då tåg-anmälningsskyldigheten tillkommit på grund av förbigång eller sådan order om mötesändring, som medfört tillämpning av § 77: 5, anm.

Mom. 3. Tåg-anmälan skall, med iakttagande i förekommande fall av föreskrifterna i mom. 8 och 10 nedan samt i § 95, utväxlas i följande utsträckning:

I. Å bansträcka utan linjeblockering.

A. Enkelspår: utförlig tåg-anmälan.

B. Dubbelspår: förkortad tåg-anmälan, dock att utförlig tåg-anmälan skall utväxlas i följande fall:

1) vid enkelspårsdrift å dubbelspår: för alla tåg, som framgå under det enkelspårsdrift förekommer, ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det andra spåret,

2) för tåg, som framgår endast å viss del av en tåg-anmälningsssträcka, då fråga ej är om pålok, som återgår från plats å tåg-anmälningsssträckan (jfr mom. 8),

3) för det tåg, som skall framgå å samma spår närmast efter sådant tåg, som framgått endast å viss del av en tåg-anmälningsssträcka, även om sistnämnda tåg utgöres av pålok, som återgår från en plats å sträckan.

II. Å bansträcka med i bruk varande linjeblockering.*)

Å såväl enkelspår som dubbelspår: anmälan »0 in i N»; dock kan även denna anmälan bortfalla efter beprövande av ti i samråd med siiö.

Undantag:

1) å bansträcka med manuell linjeblockering (= linjeblockering, som ej fungerar automatiskt) skall utförlig tåganmälan ske i de ovan under I B 1—3 angivna fallen;

2) å bansträcka med automatisk linjeblockering skall i de ovan under I B 1—3 angivna fallen endast anmälas »0 ut»; för tåg, som utgöres av rälsbuss med tillkopplad släpvagn eller av B-fordon eller för vilket tåganmälningssträcka upplåtes närmast efter dylikt tåg, skall dock utförlig tåganmälan alltid utväxlas;

3) vare sig linjeblockeringen är manuell eller automatisk skall förkortad tåganmälan, förutom enl. mom. 8 och när ti så särskilt föreskrivit, alltid ske, när tågs ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad. Å linje, där enl. ti bestämmande »0 in i N» normalt ej skall utväxlas, anmäles i sistnämnda fall endast »0 ut».

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

Bestämmelserna under I skola tillämpas. Dessutom skall, oavsett vad som eljest gäller, iakttagas,

att anmälan »0 in i N» skall utväxlas för det tåg, som å ifrågavarande huvudspår senast framgått medan linjeblockeringen var i bruk samt

att å dubbelspår utförlig tåganmälan skall utväxlas för det första tåg, som framgår under det linjeblockeringen är ur bruk å det ifrågavarande spåret.

Anm. 1. Innan anmälan »0 in i N» utväxlats för det tåg, som sist framgått medan linjeblockeringen var i bruk, får plomberingen av vederbörligt blockfönster ej brytas och förändring för hand av blockfältets ställning ej vidtagas.

*) I denna § avses med »automatisk linjeblockering» endast dylik, som för varje huvudspår fungerar i båda riktningarna (medelst huvud- eller dvärgsignaler).

Anm. 2. När å bandel med automatisk linjeblockering enstaka blockpost är i olag på sådant sätt, att körsignal ej visas, då så skall ske, anses, om tl ej föreskrivit uppsättande av ogiltighetsmärken å vederbörliga signaler enl. § 15:6, linjeblockeringen ej därför vara ur bruk på sätt avses i III ovan. Ang. förfaringssätt i sådant fall lämnas föreskrifter i tidtabellsboken enl. § 72:13.

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

För tåg, som i båda riktningarna framgår endast å en del av tåganmälningssträcka (t. ex. Katrineholm—Stettin—Katrineholm), skall den utförliga tåganmälan — jfr mom. 3: I B 2 — utväxlas gemensamt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppgivas.

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

Anm. Hinder möter ej, att vid personalbyte en tkl (tv vid blockpost) anmäler »klart 0 till N» och en annan klarerar tåget.

Mom. 6. Sedan anmälan »0 ut» ingått till station för ett tåg, som där skall mötas av annat tåg, må denna station till undvikande av tågförsening begära villkorligt upplåtande av tåganmälningssträckan för sistnämnda tåg genom avlåtande av följande fråga till nästa i detta tågs farriktning belägna driftplats med tåganmälningsskyldighet för tåget:

»Kan 00 avgå, då 0 inkommit?»

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

»Då 0 inkommit, klart 00 till N».

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

»Kan 00 avgå å högerspår (då 0 inkommit)?» och
 »(Då 0 inkommit) klart 00 till N å högerspår».

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

»Kan 00 avgå å *nedspåret* (då 0 inkommit)?» och
uppspåret

»(Då 0 inkommit) klart 00 till N å *nedspåret*,
uppspåret».

Mom. 8. Då tåg vare sig å enkel- eller dubbelspår-
 rig bandel framgår med pålok, som ej är kopplat till
 tåget eller som är kopplat till tåget men skall avkopp-
 las vid plats inom tåganmälningssträcka, skola av
 varje driftplats med tåganmälningsskyldighet, som
 beröres av dylikt tåg jämte åtföljande pålok — jäm-
 väl driftplats å bansträcka med i bruk varande ma-
 nuell eller automatisk linjeblockering — utväxlas an-
 mälan »0 ut» och till denna fogas orden:

»med pålok till M» (den plats där påloket skall
 lämna tåget).

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

»Pålok från 0 in i NN».

Först sedan denna anmälan ingått, får »0 in i N»
 anmälas för det tåg, som å en del av tåganmälnings-
 sträckan haft påskjutning.

Återgår pålok över hel tåganmälningssträcka, ut-
 växlas tåganmälan för pålokets återgång på sätt för
 tåg i allmänhet är stadgat.

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

»Anmälan klart 0 till N (0 ut) återkallas», var-
 jämte lämnas de närmare upplysningar, som kunna
 vara erforderliga.

Mom. 10. Om enl. § 60 eller § 88: 2 tåganmälnings-
 skyldighet uppkommer å viss station (blockpost), in-

nan ett å tåganmälningsträckan utsänt tåg lämnat sträckan, skall tkl å nämnda station (blockpost) till närmast föregående tåganmälningstation anmäla »0 in i N» för tåget, sedan han själv iakttagit att villkoren härför äro fyllda, och därefter från nästa tåganmälningstation mottaga enahanda anmälan. Har tåganmälningsskyldigheten tillkommit endast på grund av att det ifrågavarande tåget är försenat och att den bakomliggande bansträckan därför behöver frigges för ett nära efterföljande tåg, erfordras underrättelse till tbfh och lokps å förstnämnda tåg blott om detta gör uppehåll å den nytillkomna tåganmälningstationen.

§ 60.

När tåganmälningsskyldighet, utan att betingas av bestämmelserna i § 27: 5 eller § 84: 2 och 3, skall på grund av tl order eller, vid försening, enl. beslut av tpx tillkomma triangelstation, skall tpx ombesörja underrättelse härom dels till närmaste tåganmälningstationer (blockposter) å ömse sidor, dels till tbfh och lokps å vederbörligt tåg, dock med det undantag, som anges i § 59: 10 (se form. S 3 och S 11; jfr även § 59: 2 och § 88: 2). När tåganmälningsskyldighet tillkommit enl. beslut av tpx, skall tl härom underrättas.

Tillfälligt inträdande eller upp- hövande tåganmälningsskyldighet.

Vad i föregående stycke sagts gäller även när enl. order av tl tåganmälningstation skall vara triangelstation.

§ 61.

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

Hinderanmälan.

»Hinder för tåg å bansträckan M—N»
samt i korthet uppge hindrets art.

Mom. 2. Tkl eller tv vid blockpost, till vilken anmäls eller vilken genom undersökning själv funnit, att hinder för tågs framförande å viss tåganmälning-

sträcka blivit undanröjt, skall återkalla hinderanmälan genom att anmäla:

»Hindret å bansträckan M—N undanröjt»

samt lämna i övrigt erforderliga upplysningar.

Mom. 3. Beträffande dubbelspår skall i anmälningarna tydligt uppges, huruvida desamma gälla båda huvudspåren eller i motsatt fall vilket spår som avses.

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

Anm. Ang. undantag från bestämmelserna i denna §, se § 29: 4, sista stycket, och § 33: 6.

§ 62.

Tågtidjournal.

Tåganmälan och hinderanmälan m. m. skola införas i tågtidjournalen på sätt, som anges i anvisningarna till nämnda journal.

§ 63.

Tågs bemanning.

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

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

Anm. 2. Ang. krutvårdare, se str 141 a, Godstransportföreskrifter, del I, bil. K.

§ 64.

Loks bemanning.

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

E | Då tåg framföres av två elektrolok, behöver det bakre endast bemannas med förare. Sådant verkamt lok, som manövreras från annat lok eller från särskild manöverbagn, får vara obemannat.

Flyttning av ensamt lok för smörjning eller annan lokskötsel får företagas, när loket är bemannat med endast förare eller biträde med lokförarkompetens.

Mom. 2. När stillastående lok är i tjänst, få ej förare och biträde samtidigt vara borta därifrån, utan skall endera alltid uppehålla sig på eller tätt invid

loket. Finnes å lok endast förare, får denne ej avlägsna sig därifrån, förrän annan person övertagit bevakningen av loket.

Elektrolok, elmotorvagn och revisionsvagn med nedfällda strömavtagare och borttagen környckel ävensom annat motordrivet lok, vars igångsättning av obehörig person omöjliggjorts, får dock lämnas obemannat, sedan skruvbromsen tillsatts och tillträde till manöverrummet förhindrats genom stängning av fönstren och låsning av dörrarna.

§ 65.

Utan tillstånd av vederbörande miö får ingen taga plats å ånglok eller elektrolok eller i maskinrummet eller i sådan manöverhytt å motorvagn, som ej avsetts även för resande, med mindre sådant är för utövning av hans tjänst erforderligt (t. ex. inspektion av spår eller kontaktledning). Flera personer äga ej färdas å lok, än utrymmet enl. förarens beprövande skäligen medger.

Rätt att taga plats å lok eller i motorvagns maskinrum.

§ 66.

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

Tågs iordningställande.

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

Mom. 3. Förare skall

a) vid loks uttagande ur stall tillse att bestämda effekter finnas å loket eller att resp. förvaringslådor äro plomberade,

b) ombesörja att loket förses med föreskrivna signaler,

c) kontrollera och ansvara för all koppling mellan loket och närmaste fordon,

d) undersöka den genomgående bromsinrättningen enl. härför gällande föreskrifter,

e) med ledning av erhållna uppgifter å form. 359 D eller 331 kontrollera, att axelantalet ej överstiger det tillåtna samt att bromskraften är tillräcklig,

f) om han funnit hinder möta för tågs avgång, härom omedelbart underrätta den, som givit avgångssignal.

Mom. 4. Tbfh skall

a) tillse att tåg är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat (såväl ifråga om bromskraften och dennas fördelning samt omställningshandtagens lägen som beträffande tågattiralj) och bemannat, att vagnsytning utförts av vederbörande personal å föreskrivna stationer, att bromsprov utförts samt att tåget blir försett med föreskrivna signaler, i vad dessa åligganden ej tillkomma föraren enl. mom. 3.

Anm. 1. När två- eller treaxlig vagn framföres sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim, skall tbfh ägna särskild uppmärksamhet åt att kopplet blir hårt åtdraget.

b) meddela föraren uppgift enl. form. 359 D å axelantal, uppgifter som erfordras för kontroll därå, att bromskraften är tillräcklig, samt uppgift å sådana i tåget gående fordon (t. ex. vagnar med last överskridande lastprofilen och stångkopplade vagnar), som kunna påkalla särskild försiktighet vid tågets framförande,

c) anvisa övrig knrps samt bromsare deras platser,

d) kontrollera att de skruvbromsar, som skola bemannas, befinna sig i fullt brukbart skick, och om så ej är förhållandet, anmäla detta till tpx samt på bromskurens dörrar eller på båda sidor av vagnen genom vederbörligt anslag eller kritpåskrift tydligt ange, att bromsen är obrukbar (se även § 32: 1, första att-satsen).

Anm. 2. Uppdelning av arbetet med tågs iordningställande må vid behov äga rum mellan tpx och tbfh, men skall därvid, om ej annat bestämts av ti, den sistnämnde ansvara för tågets iordningställande enl. säo.

Anm. 3. Ang. fullgörande av tbfh åligganden å tåg utan särskild knrps, se § 99.

§ 67.

*Tågs
avgång.*

Mom. 1. När stillastående tåg är klart för avgång från driftplats, skall tbfh till tpx muntligen anmäla eller signalera »klart för avgång».

Innan tbfh anmäler eller signalerar, att stillastående tåg är klart för avgång, skall han ha erhållit

tidtabell för tåget och i förekommande fall även särskild order om dess gång (form. S 5) samt ha förvissat sig om att mötande tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits. Visshet om att mötande tåg inkommit skall tbfh förskaffa sig genom iakttagande av detta eller genom muntlig förfrågan hos tkl.

Anm. Till förebyggande av misstag vid ändring av tågs ordningsföljd eller tågsättsbyte enl. § 78:5 skall vid avbyte mellan tbfh under tågs väg den tillträdande ha genom förfrågan hos den avlöste eller hos tkl å platsen för avlösningen förvissat sig om numret på det tåg han övertagit, innan signalen »klart för avgång» gives.

Mom. 2. När allt är klart för tågs avgång från driftplats, skall den tjänstehavare, som i mom. 4 sägs, giva avgångssignal till tåget, dock ej till genomfartståg vid håll-, last- eller signalplats. Å bandel med linjeblockering kan efter särskild prövning av ti i samråd med siiiö avgångssignal till genomfartståg bortfalla även vid stationer och blockposter, när linjeblockeringen är i bruk; dock skall efter enkelspårdrift å dubbelspårig sådan bandel avgångssignal alltid givas å gränstationerna till det först framgående tåget såväl å det spår, som använts för enkelspårdriften, som å det andra spåret.

Mom. 3. Har tåg, till vilket avgångssignal ej skall givas eller redan givits, stannat så, att loket befinner sig innanför stationsgränsen, erfordras avgångssignal resp. ny avgångssignal utom i följande fall:

a) när tåget stannat framför väggkorsning eller för kol- och vattentagning;

b) när tåget stannat, emedan kontaktledningen blivit spänningslös och signal enl. § 18:8 därför givits; E

c) när tåget stannat på grund av utebliven körsignal från vid stationsgränsen uppsatt huvud- eller dvärgsignal, som gäller för infart å blocksträckan närmast intill stationen; tåget får i detta fall fortsätta när signalen visar kör.

Vad i c) sagts skall ifråga om genomfartståg, till vilket enl. mom. 2 avgångssignal ej skall givas, även gälla, när tåget stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal.

Anm. Igångsättning utan avgångssignal av tåg, som medför resande, skall, om tåget befinner sig vid eller i närheten av plattform, föregås av signalen »giv akt» (jfr § 18:2 a).

Ny avgångssignal av txp skall föregås av ny signal »klart för avgång» från tbfh.

Mom. 4. När avgångssignal till genomfartståg skall förekomma, skall signalen givas av txp. När genomfartståg stannat å station eller blockpost, där enl. ti beslut avgångssignal normalt bortfaller, och ej får fortsätta utan avgångssignal, gives denna signal av txp, om tåget stoppats av denne, och av tbfh, om tåget stannat av annan orsak.

Till annat tåg än genomfartståg skall vid station och blockpost avgångssignal givas av txp. Vid dubbelspårsdrift å bandel med i bruk varande automatisk linjeblockering skall dock avgångssignal i stället givas av tbfh, ehuru ej å ordergivnings- och övergångsstation samt ej heller å station, varifrån tåget skall på något av de båda huvudspåren såsom första tåg efter enkelspårsdrift utgå på den sträcka, varå enkelspårsdriften ägt rum.

Efter uppehåll vid annan driftplats än station och blockpost skall avgångssignal givas av tv, om sådan finnes i tjänstgöring för tåget, eljest av tbfh eller, efter ti bestämmande, av plv.

Avgångssignal vid dagsljus skall, då A-signal ej användes, av txp givas med signalstav samt av tbfh och plv med armen förd i cirkel. Då avgångssignal gives på annat sätt än med A-signal, skall signalgivaren intaga sådan plats, att signalen och om möjligt även han själv blir väl synlig för lokps och att det tydligt framgår, för vilket tåg signalen gäller. Kan i undantagsfall signalen ej givas väl synlig för lokps, må signalgivaren beordra annan tjänstehavare att repetera signalen, varvid samma slag av signalmedel skall användas som det av signalgivaren begagnade. Utan sådant uppdrag får avgångssignal ej repeteras. Den som repeterat avgångssignal skall aktge på huruvida signalgivaren därefter visar stoppsignal och i så fall repetera även denna signal.

Kan, då påskjutning skall börja, avgångssignal ej givas samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen först givas till påloket och från detta besvaras med signalen »giv akt» (jfr § 18:2 b) samt omedelbart därefter till tågloket.

Mom. 5. Därest linjeblockering upphört att vara i bruk å bansträcka, där enl. ti beslut jämlikt mom. 2 avgångssignal till genomfartståg normalt bortfaller, skola txp å gränsstationerna för sträckan ifråga ombesörja, att tbfh och lokps å berörda tåg å form. S 11 underrättas om att avgångssignal skall givas vid stationer och blockposter inom bansträckan.

När enkelspårsdrift anordnats å dubbelspårig bandel, där enl. ti beslut jämlikt mom. 2 avgångssignal till genomfartståg normalt bortfaller, skola txp å gränsstationerna för den bansträcka, å vilken enkelspårsdriften äger rum, ombesörja, att tbfh och lokps å det i vardera riktningen efter enkelspårsdriften först framgående tåget, om detta är genomfartståg, underrättas om att avgångssignal skall givas av nämnda txp (form. S 11).

När automatisk linjeblockering vid dubbelspårig bandel upphört att vara i bruk eller enkelspårsdrift anordnats å dubbelspårig bandel med automatisk linjeblockering, skola txp å gränsstationerna för den berörda bansträckan ombesörja underrättelse å form. S 11 till vederbörande tåg (inberäknat det efter enkelspårsdrift å vardera huvudspåret först framgående tåget) om att vid uppehåll avgångssignal skall givas av txp å de stationer, där enl. mom. 4, andra stycket, tbfh eljest skulle giva sådan signal.

Särskild underrättelse enl. detta mom. beträffande avgångssignal till tåg, emedan detta skall framgå under enkelspårsdrift, erfordras dock endast om tåget ej delgivits enkelspårsordern (jfr § 81).

Mom. 6. Tåg får ej avgå från driftplats (även obevakad sådan) före i tidtabellen bestämd tid. Utan hinder av denna bestämmelse må dock tåg, för vilket avgångstid vid driftplatsen finnes angiven i tidtabellen, avgå högst 5 min före nämnda tid, om ej tåget vid driftplatsen ifråga har uppehåll för resandes påstigande. Lokalgodståg, som kan av ti inställas, an-

ses i detta hänseende ej ha uppehåll för resandes påstigande.

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

Då sådant tåg anländer så tidigt, att detsamma otvivelaktigt skulle komma att avgå tidigare än 5 min före i tidtabellen angiven avgångstid, skall varsamhetssignal till tåget visas av txp och tåget uppehållas genom att avgångssignal ej gives, förrän 5 min återstå till den tidtabellsenliga avgångstiden. Stoppsignal från utfartssignal visas motsvarande tid.

Ti må gemensamt med biö bestämma, att lokalgodståg, som kan av ti inställas, må avsändas från driftplats (även obevakad sådan) högst 15 min före den tidtabellsenliga avgångstiden. I tidtabellen för vederbörande tåg och tåganmälningssträcka skall detta anges.

Mom. 7. Vid möte får avgångssignal ej givas till det tåg, för vilket möte angivits i tidtabellen eller eljest uppkommit, förrän det andra tåget hinderfritt inkommit och dess slutsignal iakttagits, då dylik signal skall föras.

Mom. 8. Tkl må endast under iakttagande av de i §§ 76—78 givna former avvika från bestämmelser i tidtabell eller i särskild order (jfr § 79) om den bestämda ordningsföljd, i vilken de tåg, som trafikera samma huvudspår, skola framgå å detsamma.

Mom. 9. Annat tåg än följtåg (jfr § 101:7) får ej avsändas från tåganmälningsstation eller släppas förbi blockpost, förrän närmast föregående tåg på samma spår lämnat tåganmälningssträckan.

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

Mom. 10. Kan vid tågs utsändande från tåganmälningsstation eller blockpost tåganmälan i föreskriven ordning ej utväxlas, får tåget likväl avsändas resp. förbisläppas (jfr dock näst sista stycket i detta mom.), om ingen händelse inträffat, som ger txp anledning befara, att hinder för tågets säkra framförande till

nästa tåganmälningstation eller blockpost förefinnes. Txp har härvid att iakttaga följande:

1) att avvikelse från bestämmelsen i mom. 8 om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg ej får ske,

2) att, om »0 in i N» ej kunnat erhållas för närmast föregående, i samma riktning gående tåg, efterhöra om så låter sig göra, med längre bort belägen station, om sistnämnda tåg i sin helhet dit inkommit samt, om sådan upplysning ej kan erhållas, ej avsända tåget, förrän 20 min förflutit efter det gångtiden å tåganmälningsträckan för det närmast föregående tåget, räknat från tidpunkten för dettas utsändande å sträckan, utgått,

3) att å form. S 10 underrätta tbfh och lokps, i vilken utsträckning tåganmälan ej kunnat utväxlas. Om vid förkortad tåganmälan upplysning erhållits från station bortom den närmaste, att det framförgående tåget dit inkommit, men anmälan »0 in i N» (vilken i detta fall skulle ersätta anmälan »klart 0 till N») ej ingått från närmaste tåganmälningstation, skall å nämnda form. anges, att klart ej kunnat erhållas,

4) så fort ske kan underrätta tl om förhållandet. Skall möte äga rum å station, med vilken tåganmälan ej kan utväxlas, och har denna station varit obebaktad för närmast föregående tåg, får tåg ej avsändas mot stationen ifråga, förrän tl ändrat mötet genom order enl. § 76 eller givit order om att det ena tåget skall framgå till stationen och tbfh där tillkalla tkl, innan det andra tåget får avsändas mot stationen. Underrättelse å form. S 10 enl. ovanstående skall lämnas tbfh och lokps.

Vid avsändande av extratåg enl. bestämmelserna i detta mom. mot tåganmälningstation (blockpost), från vilken tåganmälan uteblivit av det skäl, att stationen (blockposten) ej kunnat delges ordern om extratågets gång, skall underrättelsen enl. 3 till tbfh och lokps även innehålla uppgift härom.

Anm. Ang. tågs framförande och hastighet i dessa fall, se § 68: 7 och § 69: 6.

Mom. 11. Förare får ej avgå från driftplats, förrän

1) han själv och biträdet erhållit tidtabell för tåget och i förekommande fall särskild order om dess gång å form. S 5;

2) avgångssignal erhållits (om sådan enl. mom. 2 resp. 3 skall givas);

3) avgångstiden är inne, varvid dock skall beaktas, att vissa tåg få avsändas före tidtabellstiden (jfr mom. 6);

4) tåg, med vilket möte skall äga rum vid driftplatsen enl. tidtabellen eller särskild order, dit inkommit eller behörig order om mötesändring mottagits. Förare skall förvissa sig om att möteståget inkommit antingen genom iakttagande av detta tåg eller genom muntlig förfrågan hos tkl eller ock, om ej något av nämnda sätt kan användas, genom att efter givande av signalen »Har mötande tåg inkommit?» erhålla signalen »klart för avgång» från tkl;

Anm. Kontrollskyldigheten ifråga om möte, vare sig ordern därom utgöres av bestämmelse i tågets tidtabell eller erhållits å S-form., åvilar även biträdet (jfr § 49:2).

5) besked i förekommande fall erhållits, att bromsprov avslutats;

6) i § 66:4 b föreskriven uppgift erhållits.

Anm. Vad i mom. 1, anm., föreskrivits för tbfh vid avlösning skall äga motsvarande giltighet vid avlösning mellan lokps. Förare och biträde skola härvid kontrollera varandra före avgången från platsen för avlösningen.

Om tåg före avgången är uppställt så långt utanför utfartssignal, att lokps ej kan iakttaga signal, som gives från densamma, får tåget ej avgå, förrän tpx antingen personligen eller genom annan tjänstehavare meddelat, att hinder för tågets avgång ej finnes.

§ 68.

Tågs gång. Mom. 1. Vid tågs avgång från driftplats skall såväl tbfh som biträdet, då sådant finnes, om ej annat angeläget tjänsteåliggande utgör hinder härför, ha uppmärksamheten riktad på tpx, så länge denne är inom synhåll, för att efterse, om någon signal gives till tåget.

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

Mom. 3. Föraren skall ansvara för tågets säkra framförande och rätta hastighet och skall därvid iakttagas, att tåget ej får framföras mer än högst 5 min före den tidpunkt, ~~som med hänsyn till de i~~ tidtabellen angivna tiderna kan å bansträckan anses vara den normala. Nämda tid får för lokalgodståg, som enl. § 67: 6, sista stycket, kan avsändas före den tidtabellsenliga avgångstiden, ökas med det antal min, som tåget avsänts för tidigt. Framföres tåget av två eller flera lok, åligger sagda ansvar föraren å det främsta loket, varför förare å annat lok skall rätta sig efter den förstnämndes signaler och anvisningar.

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

Då tåg nalkas försignal och huvudsignal ävensom då tåg är under ingående å driftplats, skall biträdet, så vitt möjligt, uppehålla sig i förarhytten. Lokps skall sinsemellan utväxla meddelanden om den signal, som iakttagits å sådan signalinrättning, samt om signal, som eljest gives till tåget. Sedan infartssignal blivit synlig, skall lokps ha sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på denna signal, intill dess densamma passerats.

Anm. Vid fullgörandet av sina åligganden enl. mom. 1 och 3 skall biträdet vid behov gå över till förarens sida på loket. När bitrådets skyldighet enl. mom. 1 måste fullgöras från förarens sida men så ej lämpligen kan ske på grund av utrymmesförhållandena o. d. på loket, skall efter för varje gång träffad överenskommelse nämnda skyldigheten övertagas av föraren och biträdet hålla utkik framåt.

Mom. 4. Visas vid vägkorsning å linjen stoppsignal tåg från bomsignal eller stopplykta enl. § 6 II A eller iakttager lokps, då tåg nalkas vägkorsning, t där saknas, ehuru sådan skall finnas (jfr § 26: § 81: 7 samt form. S 7 och S 11), eller att bomler grindar, för vilkas manövrering järnvägen är, ej avstänga vägen, skall föraren under uppsignaler »tåg kommer» söka bringa tåget till

stopp framför korsningen; har detta ej kunnat ske, må tåget föras vidare utan att stanna, dock endast om intet inträffat, som kräver dess stoppande. Vid mörker eller dimma skola därvid upprepade signaler »tåg kommer» givas, till dess tåget passerat vägkorsningen. Vad här sagt gäller även om lokps iakttagare, att ~~automatisk signalanläggning~~ vid vägkorsning ej fungerar, ehuru underrättelse om fel å densamma ej erhållits.

Har lokps erhållit underrättelse enl. § 26: 2 (form. S 10) om att bevakning ej hunnit anordnas vid vägkorsning, vars säkerhetsanordning är i olag, eller enl. § 81: 7 (form. S 7 eller S 10) om att bevakning ej hunnit anordnas, där automatisk signalanläggning ej fungerar för tåget, eller enl. § 82, tabellen, anm. 2, (form. S 10) om att vägvakt ej kunnat underrättas, skall tåget bringas till stopp framför korsningen. Detta gäller även om tåget enl. § 72: 13, § 83: 2 eller 3 eller § 92 föres förbi stoppsignal från huvud- eller dvärgsignal, som skyddar en eller flera vägkorsningar å linjen, såvitt ej besked erhållits, att bevakning är anordnad eller att vägtrafiken är spär-rad.

När tåg enl. bestämmelserna i detta mom. bragts att stanna framför vägkorsning, får det, sedan lokps förvissat sig om att hinder ej finnes, utan avgångssignal föras vidare. Vid mörker eller dimma skola därvid upprepade signaler »tåg kommer» givas, till dess tåget passerat korsningen.

Mom. 5. För stoppsignal å linjen, given med spårspärrsignal eller signalredskap i annat fall än i föregående mom. nämnts, skall tåg stanna så fort ske kan. Kan tåget stoppas före ankomsten till signalringsstället, må det dock framföras dit, om så vafara kan ske. (Ang. stoppsignal vid stationsmot ankommande tåg, se § 72: 1 och 3.)

Mom. 6. Tåg, som stannat å linjen, emedan signal uteblivit från huvud- eller spårspärrsignal på grund av slangbrott å tryckluftledning, spårslöshet å kontaktledningen eller kol- eller vägning, får av föraren åter sättas i gång utan avgångssignal, när körsignal visas eller tåget får fram

förbi signalen i stoppställning enl. § 72: 13, § 83: 2 eller 3 eller § 92 eller när eljest hindret för tågets framförande ej kvarstår (se även § 72: 12, anm. 2).

När tåg stannat å linjen av annan anledning än i föregående stycke eller i mom. 4 sagts, skall avgångssignal givas av tbfh, innan tåget får fortsätta.

Mom. 7. Har tåg erhållit underrättelse, att B-fordon, som ej kunnat underrättas, finnes i tågets väg (§ 34: 3) eller att underrättelsestation ej erhållit order om extratågs gång (§ 36: 1, sista stycket, § 37: 2, första stycket, § 76: 3 eller § 84: 2) skall tåget å de bansträckor underrättelsen gäller framföras med skärpt uppmärksamhet från lokps sida. Detsamma gäller om tåganmälan i föreskriven ordning ej kunnat utväxlas (§ 67: 10) eller om underrättelse erhållits enl. § 81: 4, sista stycket, eller enl. § 82, tabellen, anm. 1. I samtliga här angivna fall skall föraren i kurvor och skärningar och när sikten eljest är skynd samt där i övrigt fara kan vara för handen nedbringa hastigheten och signalera »tåg kommer».

Anm. Ang. hastigheten i dylika fall, se § 69: 6.

§ 69.

Mom. 1. Tågs hastighet skall hållas inom den lägsta maximigräns, som är bestämd för:

*Tågs
hastighet.*

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

Har tågs största hastighet, då villkoren härför enl. b) och c) ovan äro fyllda, bestämts att uppgå till en för vederbörande bansträcka gällande maximumhastigheten, kan denna gräns dock tillfälligt få överskridas, då så oavsiktligt sker på grund av förarens strämot att anpassa tågets gång så nära intill den för tåget bestämda största hastigheten som möjligt, men att varken skola åtgärder genast vidtagas för hastighetsnedsättning och nedbringande. Dylikt överskridande, som ej mar eller vid passerandet av stationer, får aldrig uppgå till mer än 5 km/tim. Dessutom skall iakttagas dels repade och andra delar av banan, där nedsatt hastighet är

föreskriven, den hastighet ej får överskridas, som därvid skall gälla, dels att å loks hastighetstavla angiven maximihastighet för loket aldrig får överskridas.

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

a) vid gång där lutningsförhållandet utgör:				
	högst	10 : 1000	....	120 km/tim,
	»	12,5 : 1000	....	90 » *) ,
	»	17 : 1000	....	80 » **) ,
	»	20 : 1000	....	60 » ,
	»	25 : 1000	....	40 » .

*) för tåg av bromsgrupp S 100 km/tim.

**) » » » » » 90 »

För ovan ej nämnda lutningsförhållanden skall det i tabellen angivna närmast starkare lutningsförhållandet vara bestämmande för hastigheten.

Anm. 1. Hinder möter ej att före slutet av en lutning uppöka hastigheten inom den gräns, som beror av lutningsförhållandet på den närmast framför tåget varande sträckan om 1 000 m längd.

b) vid gång i kurva				
med radie om minst		1000 m	....	120 km/tim, |
» » därunder t. o. m.	900	»	....	115 » ,
» » » »	800	»	....	110 » ,
» » » »	700	»	....	100 » ,
» » » »	600	»	....	90 » ,
» » » »	450	»	....	80 » ,
» » » »	400	»	....	75 » ,
» » » »	350	»	....	65 » ,
» » » »	300	»	....	60 » ,
» » » »	250	»	....	50 » .

Anm. 2. Kurvradie, vilken med högst 3 % understiger målt, som angivits ovan, anses motsvara detta målt (jfr str 239, Föreskrifter rörande byggnad och underhåll av bana och bangårdar, justering av kurvor).

Vid gång utför lutning i kurva är den mindre av de hastigheter, som framgå av a) och b), den största tillåtna.

Anm. 3. Bansträcka, där minskning i den för bandelen gällande största tillåtna hastigheten skall enl. detta mom. iakttagas under längre tid än en månad, utmärkes med

hastighetstavlor och i förekommande fall orienteringsmärken enl. § 15 (jfr § 28 samt fig. 38 och 44 c; se även bil. 3).

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

a) i växelkurva, om ej biö ifråga om växel med långa fjädrande tungor medgivit större hastighet	40 km/tim,
b) i motväxel, som ej är förreglad ..	40 » ,
c) i medväxel, som ej är förreglad, låst eller bevakad	40 » ,
d) i medväxel, som ej är förreglad men låst eller bevakad	70 » ,
e) över rörlig bro under seglations-tiden, så vitt styrelsen ej för visst fall annorlunda bestämt	40 » ,

Anm. 1. När tåg skall framföras över växlar i utfartstågväg, vilka normalt förreglas genom utfartssignal eller utfartsvärgsignal å driftplatsen, eller över växel å linjen, som normalt förreglas genom utfartssignal å närmast föregående station, och körsignal ej kan eller skall visas med utfartssignalen (jfr § 52) eller med utfartsvärgsignalen, får hastigheten över växlar ej vara större än som ovan bestämts för tågs gång genom oförreglade växlar.

Anm. 2. Ang. tågs hastighet över obevakade driftplatser, se § 91.

Mom. 4. Tågs största tillåtna hastighet skall, när dess sammansättning och bromskraft så medger (jfr bl. a. §§ 40—43), utgöra:

a) för tåg, tillhörande bromsgrupp S, om alla vagnsaxlar ha verksam broms ..	120 km/tim,
om minst 40 vagnsaxlar finnas men bromsen å högst 4 axlar inuti tåget blivit obrukbar	110 » ,
b) för tåg, tillhörande bromsgrupp P ₁	100 » ,
c) » » , » » P ₂	90 » ,
d) » » , » » G	70 » *) ,
e) » » , » » M	
eller Ö	60 » ,

*) 65 km/tim där lutningsförhållandet överstiger 12,5:1 000; jfr § 40, bromstalstabellen.

- f) för tåg, som endast består av ett eller två lok, båda med verksam broms, om loket resp. ett av loken är elektrolok av annan litt. än F. 80 km/tim,
- g) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med boggitender, som medför minst halvt vattenförråd, och
för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok 60 » ,
- h) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med 2- eller 3-axlig tender eller med boggitender, som medför mindre än halvt vattenförråd .. 45 » ,
- i) för snäll- och persontåg, som påskjutes 50 » ,
för annat tåg, som påskjutes, och för tåg, som skjutes, samt för tåg, medförande explosiv vara av första klass, undantagandes kruttåg 40 » ,
- j) för tåg, som drages av två lok, när bromsen manövreras från bakre loket .. 50 » .

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

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

Mom. 6. Om underrättelse lämnats, att B-fordon, som ej kunnat underrättas, finnes i tågets väg (§ 34: 3), att underrättelsestation ej erhållit order om extratågs gång (§ 36: 1, sista stycket, § 37: 2, första stycket, § 76: 3 eller § 84: 2) eller att varken från närmaste eller längre bort belägen station erhållits anmälan »0 in i N» för närmast föregående tåg (§ 67: 10), får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim.

Om underrättelse lämnats, att anmälan »klart 0 till N» för tåget ej kunnat utväxlas (§ 67: 10) eller att bps ej kunnat underrättas (§ 81: 4, sista stycket, resp. § 82, tabellen, anm. 1), får hastigheten uppgå till högst 40 km/tim.

Hastigheten må dock i samtliga dessa fall ökas till 60 km/tim å bansträcka, där sikten ej är hindrad (jfr § 68: 7).

Anm. Sikten anses vara hindrad bl. a. i mörker och dimma.

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

Mom. 8. När tåg införes å driftplats efter det signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim. Samma hastighetsnedsättning skall iakttagas även när enl. uppgift i tidtabellen eller order å en föregående station hinder enl. § 73 förefinnes, om i senare fallet ej lägre hastighet bestämts.

§ 70.

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

Anm. Ang. hastigheten vid vagnuttagning, se § 32: 3.

§ 71.

Har tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställt av föraren eller på hans order, skall föraren genom signalen »undersök bromsarna» meddela detta till tbfh. Tåget får ej fortsätta, förrän tbfh undersökt orsaken till bromsningen och i förekommande fall meddelat sig med föraren eller givit avgångssignal (jfr § 68: 6). *Bromsning.*

§ 72.

Mom. 1. Visas mot tåg från huvudsignal stopp eller oriktig (jfr dock § 50: 3), otydlig eller ofullständig signalbild eller är signalen bristfällig så att stoppsignal visas med hjälpsignalmedel eller utblir signal från huvudsignal, skall, om ej signalering sker enl. § 52: 3—5, tåget stanna före ankomsten till *Tågs ankomst till driftplats.*

signalen. Vid infart till station eller lastplats skall dock, om infartssignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför yttersta växeln än 100 m, tåget stanna omkring 100 m utanför denna växel.

Vad ovan sagts gäller även, då infartssignal saknas, där sådan skall finnas, eller då enl. erhållen under rättelse infartssignalen är bristfällig så att den ej kan visa stoppsignal men föreskriven stoppsignalering med hjälpsignalmedel dock ej anordnats.

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

Mom. 2. Anges av försignal eller genom körsignal med grönt fast sken från sådan huvudljussignal, som kan visa körsignal även med grönt blinkande sken (se § 6 I A 2), att nästa huvudsignal är ställd till kör, har föraren rättighet förvänta körsignal från sistnämnda huvudsignal men är dock skyldig att aktge på densammes ställning. Om riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas med huvudsignalen, skall föraren stoppa tåget så snart ske kan och om möjligt å det i mom. 1 bestämda stället.

Mom. 3. Då tåg går å högerspår, skall föraren, om signalering enl. § 52: 6 från dvärgsignal eller signalgivare uteblir, bringa tåget att stanna omkring 100 m utanför yttersta växeln i högerspåret.

Mom. 4. Om tåg ej kan intagas å station och det kan förutses, att tåget måste kvarhållas utanför stationen längre tid än 15 min efter det gångtiden för tåget å tåganmälningssträckan, räknad från tidpunkten för tågets utsändande å denna, utgått, skall tpx omedelbart ombesörja, att hinderanmälan utväxlas med närmast bakomliggande tåganmälningsstation.

Sedan hinderanmälan utväxlats, skall tpx underätta tbfh härom. Har tbfh ej underrättats inom sagda tid eller har han erhållit besked, att hinderanmälan ej kunnat utväxlas, skall tbfh ombestyras utläggande av knalldosor bakåt enl. § 27. När tåget får föras vidare, förfäres på sätt i § 83: 1 stadgas.

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

Denna signal skall vid station och vid blockpost givas av tpx. Vid andra platser skall stoppsignalen givas av tv, om sådan finnes i tjänstgöring för tåget, eljest av tbfh eller, efter ti bestämmande, av plv.

Mom. 6. För stoppsignal å driftplats, given med ljustanordning enl. § 6 II A 1 a eller b eller med flyttbart signalredskap, skall tåg stanna så fort ske kan, utom för det fall, att stoppsignal visas med flyttbart signalredskap hållet stilla enl. § 74: 1 A 1, i vilket fall tåget skall stanna kort före ankomsten till signaleringsstället (jfr ock § 52: 3 A 2 samt mom. 10 nedan).

Beträffande tågs stoppande vid vägkorsning innanför stationsgränsen gäller vad i § 68: 4 stadgats.

Mom. 7. Stoppsignal vid dagsljus till tåg med fast uppehåll skall, då ljustanordning enl. § 6 II A 1 a eller b ej användes, givas med röd signalflagga, utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och åter, och i mörker med grönt sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned (jfr dock mom. 10).

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

Ann. Ang. stoppsignal till tåg med behovsuppehåll, då annat hinder för tågets avgång finnes, se § 74.

När stoppsignal skall givas av tpx eller plv med signalflagga eller handsignallykta, skall, om signalgivaren ej kan intaga sådan plats, att signalen blir väl synlig för lokps, annan tjänstehavare beordras att från sådant ställe upprepa signalen.

När stoppsignal skall givas av tbfh från fordon i rörelse, må signalen vid dagsljus jämväl givas enl. § 8: 1 h.

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

vid anordning för kol- eller vattentagning, då så bestämts i tidtabellen eller genom särskild order,

tåg, för vilket uppehållsmärke gäller: vid vederbörligt uppehållsmärke, varvid, om flera dylika märken finnas för olika axelantal, tåget skall stanna med lokets — i förekommande fall koppelokets — främre del å plats, som framgår av tågets axelantal, jämfört med å märkena angivet antal; om ej annat föreskrives, må tåget bringas att stanna med lokets (koppelokets) främre del högst 5 m framför eller bortom nämnda plats,

Ex. Tåg medförande 36 axlar bringas att stanna med lokets (koppelokets) främre del ungefär 2 vagnslängder framför det med talet 40 försedda märket.

fjärrgodståg och direktgodståg, som ej skall stanna vid anordning för kol- eller vattentagning: vid infartstågvägens slutpunkt, när ej av särskilt skäl annat påfordras; har tåget ej kunnat stoppas hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg, skall föraren med sirén (vissla) eller på annat lämpligt sätt uppmärksamgöra tkl på att fara förefinnes.

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

Stoppsignal skall alltid givas till sådant tåg med fast uppehåll, som skjutes.

Igångsättning av tåg för flyttning framåt eller tillbaka, sedan tåget stannat vid driftplats, får utan därtill given signal endast ske

dels å obevakad driftplats ifråga om tåg utan särskild tbfh, varvid, om tåget är upplåtet för resande, signalen »giv akt» skall föregå igångsättningen,

dels eljest då så erfordras för lokets rätta placering vid kol- och vattentagning, dock ej om tåget är upplåtet för resande och befinner sig vid eller i närheten av plattform.

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

stoppsignal från stopplykta enl. § 6 II A 7 a eller c och, därest ej till genom bestämmelse i tågets tidtabell så medgivit, ej heller förbi utfartssignal i stoppställning.

Mom. 10. Om för tåg med fast uppehåll vid driftplats, där txp skall finnas i tjänstgöring för tåget, uppehållet vid något tillfälle är obehövt samt txp och tbfh härom underrättat varandra antingen i förväg eller genom utväxlande av signalen »klart för avgång» under tågets ingående å driftplatsen, må, om villkoren i övrigt för tågets avsändande äro fyllda (jfr bl. a. § 67:6), sedan stoppsignal först givits, avgångssignal visas utan att tåget dessförinnan bragts att stanna.

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

Mom. 11. Tåg med behovsuppehåll vid driftplats, där txp eller plv finnes i tjänstgöring, skall, beroende på om avsett uppehåll för avlämnande (a eller X) resp. avhämtande (p eller X) av resande, gods eller vagn erfordras eller ej, expedieras sålunda:

A) om uppehåll erfordras för

- 1) avlämnande: varsamhetssignal skall i god tid visas av tbfh mot platsen, vilken signal repeteras från platsen mot tåget;
- 2) avhämtande: varsamhetssignal skall i god tid visas från platsen mot tåget;

B) om uppehåll ej erfordras för

- 1) avlämnande: signalen »klart för avgång» skall i god tid visas av tbfh mot platsen, dock ej om från platsen visats varsamhetssignal enl. A 2;
- 2) avhämtande: signalen »klart för avgång» skall i god tid visas från platsen mot tåget, dock ej om tbfh visat varsamhetssignal enl. A 1.

Signal från driftplats mot tåg enl. dessa bestämmelser skall av föraren besvaras med signalen »giv akt». Om det tillkommer tbfh att å platsen giva

stoppsignal (jfr mom. 5), skall därifrån visad varsamhetssignal av honom repeteras, därest han ej själv förut visat sistnämnda signal. Signaleringen från platsen får ej avslutas, förrän besvarande skett enl. vad här sagts.

Efter på ovan angivet sätt utväxlade signaler gives av den det vederbör, om tåget skall stoppas, stoppsignal, såvitt ej för tåget gällande uppehållsmärke finnes, i vilket fall tåget skall bringas att stanna på i mom. 8 angivet sätt, och, om tåget ej skall stoppas, avgångssignal (jfr § 67: 4). Uteblir avgångssignal, skall föraren bringa tåget att stanna, å station senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Tåg med behovsuppehåll vid driftplats, där tpx eller plv ej finnes i tjänstgöring, skall expedieras sålunda:

a) då uppehållet gäller för *avlämnande av resande, gods eller vagn*, underrättas om möjligt lokps å en föregående driftplats, om uppehåll för dylikt ändamål erfordras eller ej. Har så ej kunnat ske, visas av tbfh vid annalkandet till den ifrågavarande driftplatsen varsamhetssignal, om tåget skall göra uppehåll, och signalen »klart för avgång», om intet finnes att avlämna; signalen besvaras i båda fallen från loket med signalen »giv akt». Uteblir signal från tbfh skall tåget bringas att stanna;

b) då uppehållet gäller för *avhämtande av resande*, har föraren att åtlyda signal från påstigningsmärke, om sådan signal gives. Finnes ej påstigningsmärke eller visas ej signal med sådant, skall lokps söka iakttaga, huruvida resande finnas. Tbfh skall även aktge härpå.

Skall tåg stanna å driftplats på grund av förhållande enl. a) eller b), stoppas tåget av föraren på lämpligt ställe — i förekommande fall enl. för tåget gällande uppehållsmärke — utan att stoppsignal behöves givas, om ti ej annat föreskrivit. Om tåget ej stannat, då så bort ske, skall tbfh visa stoppsignal mot loket och om behövt stoppa tåget med nödbroms (ang. backning, om tåget passerat platsen, se § 41:1 c). Erfordras ej uppehåll, skall tåget föras vidare utan avgångssignal från tbfh.

Om tåg skall göra uppehåll för *avhämtande av gods eller vagn*, underrättas tbfh och lokps härom å en föregående driftplats; när tåget i detta fall skall stanna, ges stoppsignal av tbfh. Ti äger medge, att även i detta fall signalering enl. a) i stället må tillämpas.

Mom. 12. Därest tåg vid ankomsten till driftplats, som skall vara bevakad, måst stanna framför infartssignalen, emedan trots vederbörliga signaler från loket körsignal ej visas och signalering ej sker enl. § 52: 3 A, skall förfaras sålunda: erhålles ej svar i signaltelefon, där sådan finnes, och kan orsaken antagas vara att tpx ej är närvarande, skall föraren, själv eller genom biträdet, inne på platsen efterse, om tpx är tillstädes; påträffas ej tpx, skall föraren, sedan visshet vunnits, att växlarna i infartstågvägen äro rätt lagda och att eljest intet hinder finnes för tågets införande, försiktigt införa tåget å platsen. Här nämnt förfaringssätt skall tillämpas även om enl. § 67: 10 underrättelse erhållits å form. S 10, att tåganmälan ej kunnat utväxlas.

Ann. 1. Signalering bakåt skall i erforderligt fall ske i behörig tid enl. mom. 4.

Är platsen tåganmälningsstation eller blockpost, skall, innan tåget får avgå därifrån, tpx tillkallas av tbfh. Kan detta ej lämpligen ske, skall tbfh själv meddelst telefon inhämta klart för tåget och därom underrätta lokps samt själv giva avgångssignal. Har klart för tåget ej kunnat erhållas, skola bestämmelserna i § 67: 10 i tillämpliga delar iakttagas.

Är platsen ej tåganmälningsstation eller blockpost, må tåget efter avgångssignal av tbfh föras vidare, varvid lokps skall iakttaga skärpt uppmärksamhet, tills nästa station eller blockpost uppnåtts.

Innan tbfh giver avgångssignal enl. detta mom., skall han ha inspekterat utfartstågvägen.

Ann. 2. När tåg enl. bestämmelserna i detta mom. framföres förbi stoppsignal från huvudsignal, som i körställning förreglar rörlig bro eller växel på linjen, eller från huvudsignal eller stopplykta enl. § 6 II A 7 a, som utgör skydd för vägkorsning, skall tåget framföras med den särskilda försiktighet, som av förhållandena påkallas.

Mom. 13. Om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsignalen (dvärgsignalen) vid denna visar stopp, skall förfaras enl. i tidtabellsboken inlagda särskilda föreskrifter.

§ 73.

*Lokps
varskoende
om försiktighet
vid tågs
införande
å drift-
plats.*

Mom. 1. Finnes fel å i tågväg ingående spårsträcka eller finnes hinder i farlig närhet av tågvägen eller är tågvägen ej hinderfri i hela sin längd eller finnes hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller är eljest något särskilt att iakttaga vid tågs intagande å tågvägen, skall lokps om möjligt underrättas om förhållandet å en föregående station (form. S 10). Under rättelse om hinder, som förekommer regelbundet, må givas i tidtabellen för rälsbusståg och, om hindret finnes bortom infartstågvägens slutpunkt, även för annat tåg.

Har underrättelse enl. föregående stycke ej lämnats, skall infartssignalen bibehållas till stopp, tills först signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket. När körsignal därefter visas, skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och en hastighet av högst 30 km/tim (jfr § 69: 8). Får tågets hastighet i dylikt fall ej uppgå till 30 km/tim, skall lokps dock under alla förhållanden underrättas utanför stationen.

Anm. 1. Underrättelse skall alltid lämnas före intagandet, om på grund av felet eller hindret tåg, som enl. tidtabellen har fast uppehåll, måste stoppas före framkomsten till den plats, där det vanligen brukar stanna. Detsamma gäller i fråga om tåg, som å en föregående station å form. S 11 givits order om fast upphåll, samt genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, därest tåget måste stoppas före infartstågvägens slutpunkt; nödvändiggör hindret ej att tåget stoppas förrän vid eller bortom infartstågvägens slutpunkt, äger ifråga om dylikt tåg § 74 tillämpning.

Kan i undantagsfall ej undvikas, att sådant hinder, varom underrättelse lämnats i tågs tidtabell, kommer att finnas framför infartstågvägens slutpunkt, gäller vad i denna anm. sagts; finnes hindret härvid bortom den plats, där tåget vanligen brukar stanna, får detta dock intagas efter signalering enl. andra stycket ovan.

Anm. 2. Signalering enl. § 52: 3 A 1 och 2 samt § 52: 5 ersätter körsignal enl. andra stycket ovan.

När körsignal med infartsdvärgsignal visas med grönt blinkande sken, innebär detta, att hinder kan finnas strax bortom den avkortade tågvägens slutpunkt.

Ovan föreskrivet förfaringssätt skall ej tillämpas beträffande tåg med fast uppehåll enl. tidtabellen, om den farliga punkten är belägen minst 200 m bortom infartstågvägens slutpunkt, och ej heller beträffande dylikt tåg, vars vagnvikt enl. tidtabellen ej överstiger 300 ton, om mellan den farliga punkten och den punkt, där tågets främre del brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, finnes en vägsträcka av minst 200 m.

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

§ 74.

Mom. 1. A) Finnes vid genomfartstågs eller tågs med behovsuppehåll*) ankomst hinder vid eller bortom infartstågvägens slutpunkt — betr. hinder framför infartstågvägens slutpunkt, se § 73, anm. 1, första stycket — eller hinder för tågets avgång, bestående däri

Hinder för genomfartstågs och tågs med behovsuppehåll avgång.

att nästa tåganmälningssträcka ej är fri, t. ex. om mötande tåg ej inkommit eller tåget skall förbigås av annat tåg, eller att tåget skall delges order eller underrättelse, må, såvitt under B nämnt förhållande ej samtidigt förefinnes, tåget likväl utan att stoppas utanför infartssignalen intagas å stationen under iakttagande av följande:

1) Körsignal får givas med infartssignalen först sedan signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket samt stoppsignal anordnats inne på stationen mot tåget medelst utfartssignal, om sådan finnes för den utfartstågväg, som skall användas, och i annat fall medelst signalredskap, som av tpx hålles stilla (röd signalflagga resp. rött sken från handsignal-

*) Vid tillämpning av denna § gäller följande:

Tåg, som enl. tidtabellen är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, skall, även om detsamma å en föregående station å form. S 11 erhållit order om fast uppehåll eller kvarhållningsorder (se § 77), behandlas som genomfartståg resp. tåg med behovsuppehåll.

Bestämmelse i dylikt tågs tidtabell om att detsamma vid visst tågs anordnande skall uppehållas för möte eller förbigång upphäver ej tågets egenskap av genomfartståg resp. tåg med behovsuppehåll.

lykta). Stoppsignal skall därjämte visas med utfartsdvärgsignal eller annan spårspärrsignal, då dylik signal finnes för tågvägen.

2) När körsignal visas enl. 1), skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och en hastighet av högst 30 km/tim (jfr § 69: 8).

Visas den under 1) nämnda stoppsignalen med signalredskap, skall från loket, när detta kommit innanför stationsgränsen, ånyo givas signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». Bibehålles där- efter ifrågavarande stoppsignal, skall tåget bringas att stanna kort framför densamma. Borttages där- emot stoppsignalen, må tåget föras förbi signalgiva- rens postställe, tills stoppsignal visas, dock ej längre än till infartstågvägens slutpunkt.

Skyldigheten att tillämpa bestämmelserna i när- mast föregående stycke upphör, om avgångssignal gives och, där utfartssignal finnes, denna samtidigt visar kör. Avgångssignal skall i här avsett fall givas även å station, där enl. ti beslut jämlikt § 67: 2 så- dan normalt skall bortfalla.

3) Vid stoppandet av tåg, som intages enl. bestäm- melserna i detta mom., skall stoppsignal visas med röd signalflagga förd flera gånger från höger till vänster och åter resp. med handsignallyktas röda sken fört flera gånger upp och ned.

B) Förfaringssättet enl. A får ej tillämpas, om samtidigt med att hinder finnes av där nämnt slag,

a) även sådant hinder finnes, som enl. § 73 nöd- vändiggör lägre hastighet än 30 km/tim eller stop- pande av tåget före infartstågvägens slutpunkt och varom lokps ej underrättats å en föregående station, eller

b) infartssignalen är bristfällig enl. § 52 eller be- stämmelserna i § 52: 4—5 skola tillämpas eller

c) med försignal förbunden utfartssignal finnes i tågets utfartstågväg och denna utfartssignal är brist- fällig på det sätt, att den ej kan bringas ur kör- ställning.

I dessa fall skall tåget stoppas utanför infarts- signalen och underrättas före intagandet. Underrättel- sen skall innehålla uppgift såväl om hindret för

tågets avgång enl. A som om hindret enl. a), b) eller c).

Mom. 2. Skall tåg, som ovan nämnts, vid hinder enl. mom. 1 A ingå å sidotågväg, för vilken finnes utfartssignal, eller å huvudtågväg, för vilken finnes utfartssignal, som är förbunden med i bruk varande försignal, får tåget utan i mom. 1 A föreskrivet signaleringsförfarande intagas på vanligt sätt eller i förekommande fall enl. § 73:1, andra stycket, förutsatt att stoppsignal visas med utfartssignalen enl. § 8: 1 a eller b. Måste tåget stoppas inne på stationen, skall stoppsignal givas enl. mom. 1 A 3.

Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd. Enkelspårsdrift å dubbelspår.

§ 75.

Mom. 1. Avgår tåg försenat från tåganmälningsstation eller finnes till följd av omständigheter, som inträffat under tågets uppehåll å sådan station eller under dess gång från närmast föregående tåganmälningsstation, grundad anledning antaga, att tåget kommer att försenas, skall underrättelse därom lämnas tl i den ordning ti föreskrivit. Av ti bestämda stationer skola underrätta vederbörlig driftcentral om tågförseningar överstigande 30 min och då så särskilt bestämts, även om mindre förseningar. Tl — eller tkl i de fall denne enl. särskilt beslut av styrelsen tillagts sådan befogenhet; jfr även § 97 — skall vid tågförsening vidtaga anordningar för att övriga tåg ej må försenas.

*Tågförsening.
Olika sätt
för ändring av
tågs ordningsföljd.*

Mom. 2. Ändring av tågs ordningsföljd kan ske

a) antingen genom inställande av tåget å viss bansträcka och anordnande i dess ställe av extratåg, i vilket fall extratåget skall erhålla annat nummer än det inställda tåget,

b) eller genom utfärdande på sätt i § 76 stadgas av »ändrad tidtabell» för tåget å viss bansträcka,

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

E

§ 76.

*Ändrad
tidtabell.*

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

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

Mom. 2. Order om ändrad tidtabell skall givas enl. form. S 4.

Ordern skall innehålla

dels uppgift å såväl ändrade och nytillkomna som oförändrade möten och förbigångar,

dels övriga behövlige ändringar av den för tåget förut gällande tidtabellen.

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

Avser ändringen tåg, som får avsändas från driftplats högst 15 min före tidtabellstiden (jfr § 67: 6) skall särskilt anges, om detta medgivande fortfarande skall gälla.

Mom. 3. Den ändrade tidtabellen skall utfärdas av tl. Beträffande delgivning gäller vad i § 35: 4 stadgats om tillfällig tidtabell, dock att maskinbefälet ej behöver delges. Beträffande kvitto gäller vad i § 35: 4 stadgats om tillfällig tidtabell; även begynnelsestationen för den bansträcka, å vilken tåget skall framgå enl. ändrad tidtabell, skall lämna kvitto. Har underrättelsestation, då tåg tidigarelags, ej kunnat delges, gäller vad i § 36: 1, sista stycket, stadgats.

Mom. 4. Å i mom. 3 nämnd begynnelsestation eller å annan av tl bestämd station skall tkl till tbfh och lokps å det enl. ändrad tidtabell gående tåget överlämna antingen den ändrade tidtabellen eller bestyrkt avskrift därav (form. S 4).

Mom. 5. Tbfh och lokps å tåg, för vilket möte med det enl. ändrad tidtabell gående tåget uppkommer, ändras eller bortfaller, skola på sätt i § 36:3 och 4 stadgats delges order därom genom av tkl bestyrkt utdrag av den ändrade tidtabellen (form. S 9).

§ 77.

Mom. 1. Skall möte genom enstaka order förläggas från station vid enkelspårig bansträcka till annan station vid sådan bansträcka, utfärdar tl en till den nya mötesstationen ställd order (= förläggorder) enl. följande formulering:

*Ändring
av möte
genom
enstaka
order.*

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

Mom. 2. Tkl å den nya mötesstationen skall efter mottagandet av förläggordern så fort ske kan förvissa sig om mötet kan äga rum å stationen eller ej. Finnes hinder (bl. a. B-fordonsfärd, varom tkl äger kännedom), skall han förfara enl. mom. 4.

Finnes intet hinder, skall han

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

dels till den förutvarande mötesstationen och mellanliggande stationer avsända verkställighetsorder (= vso) enl. följande formulering:

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

Vso får under inga förhållanden undertecknas av tkl, förrän han om mötesändringen underrättat den, som manövrerar utfartssignalen, om sådan signal finnes, samt förvissat sig om att nämnda signal visar stoppsignal. Före undertecknandet av vso skall tkl ovillkorligen även,

a) därest det tåg, som skall kvarhållas, redan kommit innanför stationsgränsen, ha givit tbfh och lokps å detta tåg kvarhållningsordern eller

b) därest det tåg, som skall kvarhållas, ej inkommit å stationen och ej heller där har fast uppehåll enl. tidtabellen samt utfartssignal saknas i tågvägen för tåget eller, då det gäller huvudtågväg, utfartssignal finnes men denna saknar försignal, ha i samband med lämnande av underrättelse om mötesändringen till den, som manövrerar infartssignalen, återkallat event. given order om att med denna visa körsignal, samt ha förvisat sig om att signalen återställts till stopp. Om utfartssignal saknas eller sådan finnes men manövreras av tkl själv, skall i den tågväg, som skall användas för tåget, ha utlagts två knalldosor, en på vardera rälssträngen på ungefär 20 m avstånd från varandra; knalldosorna skola därefter utom under tid, då annat tåg skall framgå å tågvägen ifråga, kvarligga till dess kvarhållningsordern (event. å en tidigare station) kvitterats av tbfh och lokps å det tåg, som skall kvarhållas, eller till dess det tåg, som framgått enl. vso, hinderfritt inkommit.

Anm. 1. Skall tåg kvarhållas å dess utgångsstation eller å station, där tågloket eller tågsättet framföres till avgångsspåret från t. ex. lokbangård eller särskild växlingsbangård, skall förfaras enl. föreskrifter, som stf, om han så anser erforderligt, har att med ledning av ovanstående utfärda.

Anm. 2. Har den nya mötesstationen varit obevakad, skall tkl, innan han undertecknar vso, skaffa sig full visshet om att det tåg, som skall kvarhållas, ej redan passerat stationen (t. ex. då tidinkörning skett).

Tåg, för vilket vso gäller och som är avsett att å den nya mötesstationen intagas å annat tågspår än det förut bestämda, må givas order härom å vso (form. S 8). Spårändringen å nämnda station förfaller, om mötet tillbakaflyttas eller förlägges till annan station samt tbfh och lokps i förväg erhållit order om denna nya mötesändring. (Jfr ock § 50: 4.)

Mom. 3. Tkl å den förutvarande mötesstationen skall genom av honom själv bestyrkta avskrifter av vso med däri event. intagen order om spårändring mot kvitto lämna ordern till tbfh och lokps å det tåg, som skall framgå, såvitt ej detta skett å en föregående station (jfr mom. 5, se form. S 8).

Mom. 4. Anser tkl å den till ny mötesstation utsedda stationen (A), att giltigt hinder för förläggande dit av mötet finnes, skall han omedelbart anmäla detta till tl enl. följande formulering:

»Tåg 02 kan ej möta 01 i A»,
samt därjämte ange skälet härtill.

Förläggordern har därmed förfallit, såvida ej tl, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra giva order om att förläggordern skall kvarstå.

Mom. 5. Till undvikande av tidsförlust må tl anmoda tkl å lämplig, av tåget tidigare berörd station att, allt eftersom tåget skall

a) kvarhållas å ny mötesstation:

giva tbfh och lokps å tåg, som skall kvarhållas, kvarhållningsorder (form. S 9) och lämna den nya mötesstationen underrättelse därom, eller

b) framgå till ny mötesstation:

efter att ha mottagit vso från den nya mötesstationen delge tbfh och lokps densamma (form. S 8) och lämna den förutvarande mötesstationen underrättelse därom.

Anm. Därest kvarhållningsorder eller vso ej hunnit delges ett tåg och mötet åter förlägges till den förutvarande mötesstationen, skall ingendera ordern delges tåget.

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

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

Anm. Har tåg möte å station vid enkelspårig bandel med tåg, som å dubbelspårig bansträcka framgått å högerspår under enkelspårsdrift enl. § 81, skall, om mötet förlägges till den gränsstation för nämnda sträcka, där sist-

nämnda tåg lämnar denna, ifrågavarande gränsstation anges som ny mötesstation såväl i förläggordern som i vso. även om enkelspårsordern ej gäller för förstnämnda tåg.

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

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

»Tåg 02 avsändes ej förr än 01 inkommit».

Mom. 8. Förlägges möte från dubbelspår till annat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, befäres jämväl på sätt i mom. 1—5 stadgats med iakttagande dels att i förläggordern och i vso i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för det dubbelspår, till vilket mötet förlägges, och dels att bestämmelserna ang. den förutvarande mötesstationen i stället skola tillämpas å gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret och bestämmelserna ang. den nya mötesstationen å gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår, till vilket mötet förlägges. Sistnämnda gränsstation skall i kvarhållningsordern anges som mötesstation.

Anm. Vad i anm. till mom. 7 sagts skall ha motsvarande tillämpning vid förläggande av möte enl. mom. 8.

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

Mom. 10. Om ett tåg (01) nyutrustats — på sätt framgår av exempel i bil. 4 — och ett annat tåg (02) möter såväl det nyutrustade som det ursprungliga tågsättet, skall vid ordergivning enl. denna § förläggordern kompletteras genom tillägg av ordet »nyutrustade» resp. »ursprungliga» framför tågs 01 tågnummer, beroende på vilket av de ifrågavarande tågsätten mötet avser. Motsvarande komplettering skall göras även i kvarhållningsordern och vso.

Tl, som låter nyutrusta tåg, vars ursprungliga tåg-

sätt försenats å annan trafiksektion, skall i erforderligt fall underrätta tl vid trafiksektionen ifråga.

§ 78.

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

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

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

Mom. 2. Tkl å den station, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen skall börja, skall, därest hinder att verkställa tl order ej förefinnes (jfr mom. 3) till slutstationen (A) och mellanliggande stationer avsända vso enl. följande formulering:

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

Vso innebär, att tåg 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.

Mom. 3. Anser tkl å begynnelsestationen, att giltigt hinder för verkställandet av låtordern föreligger (bl. a. B-fordonsfärd, varom tkl äger kännedom), skall han omedelbart anmäla förhållandet till tl enl. följande formulering:

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

Låtordern har genom denna anmälan förfallit, såvida ej tl, om han underkänner det uppgivna skälet eller om hindret kan undanröjas, finner sig böra giva order om att låtordern fortfarande skall gälla. Föreligger hinder för ändringen å slutstationen (A), skall denna härom underrätta tl, vilken har att vidtaga event. erforderlig ny ändring av ordningsföljden mellan tågen.

Mom. 4. Tl är oförhindrad att genom en och samma order bestämma att flera tåg skola enl. i ordern angiven ordningsföljd gå efter ett annat tåg. Härvid användes följande formulering: »Låt tågen 00 och 02 i nämnd ordning gå efter 04 till A». Vso formuleras

sålunda: »Tågen 00 och 02 gå i nämnd ordning efter 04 till A».

Därest, sedan order givits enl. mom. 1 och 2, annat tåg skall senareläggas att gå efter ettdera av de tåg, som angivits i nämnda order å den däri berörda bansträckan eller del därav, ävensom när därefter ytterligare ordergivning skall förekomma beträffande ordningsföljden mellan eller i förhållande till de ifrågavarande tågen, skall den inbördes ordningen mellan tågen klargöras genom följande tillägg såväl till låtordern som till vso: »Tågföljden till A är :», varvid i tidsföljd uppräknas de tågnummer, som av tl anses böra medtagas.

Mom. 5. När av två tåg i samma riktning det första försenas så att det bör gå efter det andra tåget, må i undantagsfall, då ändringen avser en längre sträcka, reglering av förhållandet i stället för på i mom. 1—3 angivet sätt ske genom order av tl enl. följande formulering:

»Tågen 02 och 04 idag (natten mot den) skola byta tågsätt å sträckan N—NN».

Denna order, som skall ställas till alla berörda stationer å sträckan N—NN samt miö, skall delges tbfh och lokps å de båda tågen senast å begynnelsestationen för sträckan (N). Ordern innebär, att vagnarna i till N ankommande tåg 02 skola därifrån fortsätta till NN som tåg 04 enl. sistnämnda tågs tidtabell, under det att till N ankommande (event. därifrån utgående) tågs 04 vagnar skola från N gå till NN som tåg 02 enl. detta tågs tidtabell.

Här angivet förfaringsätt bör i regel användas endast då båda tågen från skilda linjer ankomma till den station, där ändring av ordningsföljden erfordras, eller det ena tåget utgår från nämnda station.

§ 79.

Har möte för ett tåg enl. bestämmelserna i § 35: 2 ej angivits i dess tidtabell eller ej delgivits tbfh och lokps genom order enl. § 36: 3, skall, därest tidsmelanrummet mellan de berörda tågen till följd av tågförsening eller ändring av tågs ordningsföljd förkor-

Tl ingripande vid möte, som ej är angivet i tågs tidtabell.

tas så att mötet enl. nämnda bestämmelser bör tillkännages för tkl och tps, tl giva följande order till den station (A), där dylikt möte äger rum, samt, då så anses lämpligt, även till tidigare av tåget berörd station (B):

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

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

Tbflh och lokps å tåg 02 skola skriftligen och mot kvitto delges order om mötet (form. S 9).

I erforderligt fall skall order enl. denna § kompletteras enl. § 77: 10.

§ 80.

Tkl är skyldig att själv underteckna vso och kvitto å ändrad tidtabell.

*Under-
tecknande
av vissa
order.*

§ 81.

Mom. 1. Då enkelspårsdrift skall anordnas å dubbelspår, utfärdar tl order härom å form. S 7 (= enkelspårsorder) till sträckans gränsstationer, mellanliggande stationer samt berörda ordergivnings- och underrättelsestationer.

*Enkel-
spårsdrift
å dubbel-
spår.*

Txp å gränsstationerna och berörda underrättelsestationer skola kvittera enkelspårsordern, om de ej personligen mottagit densamma.

Enkelspårsdriften anges börja med det första och, då den ej skall gälla tillsvidare, sluta med det sista tåg, som skall framgå å högerspår. Tågens ordningsföljd bestämmes antingen genom hänvisning till den i tidtabellsboken intagna tabellen för enkelspårsdrift å ifrågavarande bansträcka, varvid uppgift även lämnas å vid ordergivningstillfället anordnade, i tidtabellsboken intagna extratåg (ang. andra extratåg se mom. 5) eller ock genom uppräknig i tidsföljd av samtliga de tåg, som skola framgå under enkelspårsdriften. När sistnämnda orderform användes, skall i uppräknigen medtagas även det sista tåg, som före enkelspårsdriftens början framgår å för densamma upplåtet huvudspår i dess helhet, samt varje tåg, som efter det nyssnämnda tåget men före enkelspårsdriftens början framgår å endast en del av spår-

ret ifråga. För tåg, som i den angivna ordningsföljden framgår endast till eller endast från driftplats mellan gränsstationerna, anges detta vid tågens uppräknande.

Anm. I en enkelspårsorder, gällande mer än en bansträcka, för vilken tabell för enkelspårsdrift finnes intagen i tidtabellsboken, får tågens ordningsföljd ej bestämmas genom hänvisning till tabellen.

Mom. 2. Möte, som å den ena gränsstationen och å station mellan gränsstationerna till följd av enkelspårsdriften uppkommer för tåg, som skall framgå sedan densamma upphört, skall anges i enkelspårsordern, om så erfordras enl. § 35:2. Sådant möte skall dock för varje ifrågakommande mötestation anges endast för det tåg, som först avgår från stationen efter enkelspårsdriften och endast med det av enkelspårsdriftens tåg, som sist berör stationen, samt blott om det ifrågavarande, efter enkelspårsdriften framgående tåget ej redan före ankomsten till gränsstationen har möte med det andra tåget.

Mom. 3. Tbfh och lokps å varje tåg, för vilket enkelspårsordern gäller, skola delges ordern i bestyrkt avskrift eller utdrag. Lämnas utdrag, skall, om tågens ordningsföljd bestämts enl. tabellen, detta anges och, om ordningsföljden bestämts genom uppräknning och denna före det ifrågavarande tåget upptager tåg i motsatt riktning, i utdraget medtagas tågen fr. o. m. det i uppräknningen närmast förut angivna, som i nämnda riktning framgår å hela den för enkelspårsdriften upplåtna sträckan.

Tbfh och lokps å tåg efter enkelspårsdriften, för vilket möte angivits i enkelspårsordern, skola å form. S 9 delges order om mötet.

Kontroll ifråga om möten skall av tbfh och lokps utövas i vanlig ordning, varvid skall iakttagas, att varje tåg, för vilket enkelspårsordern gäller, har möte å vederbörande gränsstation med det tåg, som närmast förut skall ha framgått i motsatt riktning å hela den för enkelspårsdriften upplåtta sträckan, samt å driftplats mellan gränsstationerna med tåg, som efter det nämnda skall ha framgått endast till sådan driftplats. Vid hänvisning till tabellen har det första tåget under enkelspårsdriften möte med i tabellen när-

mast framförstående tåg i motsatt riktning, ehuru enkelspårsordern ej gäller för sistnämnda tåg.

Finnes automatisk linjeblockering i bruk för båda tågriktningarna å det för enkelspårsdriften upplåtne huvudspåret, erfordras ej delgivning av order enl. detta mom. till tåg, som framgår å vänsterspår, och endast delgivning av enkelspårsordern till tåg, som framgår å högerspår; kontroll av möten erfordras i sådant fall ej av tbfh och lokps å tåg i någondera riktningen.

Mom. 4. Gäller enkelspårsordern endast t. o. m. visst tåg, må dubbelspårsdriften återupptagas utan särskild order, såvitt anledningen till enkelspårsdriften inom den bestämda tiden bortfallit.

Gäller enkelspårsordern tillsvidare, skall den gränsstation, som först erhållit i föreskriven ordning lämnad underrättelse, att anledningen till enkelspårsdriften bortfallit, efter överenskommelse med den andra gränsstationen bestämma om dubbelspårsdriftens återupptagande. Anmälan härom skall omedelbart tillställas den andra gränsstationen, mellanliggande stationer, berörda ordergivnings- och underrättelsestationer samt tl enl. följande formulering: »Dubbelspårsdriften A—B återupptages fr. o. m. tåg 01», varjämte i förekommande fall till anmälan fogas uppgift om möte enl. samma grunder, som i mom. 2 angivits. Beträffande ordergivning till tåg om möte, som uppkommer vid enkelspårsdriftens upphörande, gäller vad i mom. 3 sagts.

I föregående stycke angivet förfaringsätt må, därest event. berörda vägvakter kunna underrättas, tillämpas även i det fall att, då enkelspårsdrift anbefallts t. o. m. visst tåg, anledningen till densamma bortfallit innan samtliga tåg framgått. Härvid skall lokps å tåg, som skolat framgå å högerspår, alltid å form. S 10 underrättas om att bps (undantagandes vägvakterna) ej erhållit besked om dubbelspårsdriftens återupptagande utom när ifråga om tåg, som ej framgår under bps arbetstid, vederbörande underrättelsestation meddelat, att intet hinder för tåget är känt. Sådant ordergivning erfordras dock ej å bandel, där föreskrift enl. § 82: 5, anm. 2, gäller. Har tåg

givits order om möte med enkelspårsorderns sista tåg, skall mötesordern återkallas med angivande av orsaken (form. S 9).

Mom. 5. När i enkelspårsordern ej angivet extratåg enl. tillfällig tidtabell skall gå under enkelspårsdriften ävensom när annat i nämnda order ej berört tåg på grund av försening kommer att framgå under enkelspårsdriften, skall tl medelst särskild order bestämma tågets ordningsföljd i förhållande till tåget närmast före och närmast efter detsamma enl. följande formulering: »Tåg 01 skall under enkelspårsdriften å uppspåret (nedspåret) A—B den (idag, natten mot den) framgå mellan tågen 02 och 04». Möte med extratåget (det försenade tåget), som uppkommer för annat tåg å gränsstation eller å driftplats mellan gränsstationerna skall dessutom anges, om så erfordras enl. § 35: 2. Extratåget (det försenade tåget) delges, förutom enkelspårsordern enl. mom. 3, avskrift av tl särskilda order: mötande tåg delges även sådan avskrift och därjämte mötesorder å form. S 9.

Skall extratåg, vars tidtabell finnes intagen i tidtabellsboken, ingå i enkelspårsdrift, ehuru detta ej angivits i enkelspårsordern, skola bestämmelserna i föregående stycke tillämpas i det fall, att tågens ordningsföljd under enkelspårsdriften bestämts genom uppräknig; har ordningsföljden bestämts enl. tabellen, skall däremot det tåg, som får möte med extratåget, endast delges order om extratågets gång (jfr § 36: 3) samt extratåget delges enkelspårsordern.

Erfordras ändring av ordningsföljden mellan tåg, sedan denna redan bestämts genom enkelspårsordern eller på sätt ovan i detta mom. föreskrivits, tillämpas §§ 76—78.

Å bandel, där automatisk linjeblockering är i bruk för båda tågriktningarna å det för enkelspårsdriften upplåtna spåret, erfordras ordergivning till tåg enl. detta mom. endast enl. första stycket och blott till däri nämnt extratåg eller försenat tåg, som framgår å högerspår.

Mom. 6. När vid enkelspårsdrift å dubbelspår tåg framgår å högerspår, får ej samtidigt tåg, undantagan-

des hjälptåg, framgå i samma riktning å det andra spåret.

För återgående påloks gång å högerspår å den stationssträcka, där påloket skall vända, erfordras ej anordnande av enkelspårsdrift. Detsamma gäller hjälptåg, som utsändes till tåg på linjen, vid gång å den stationssträcka och det spår, där tåget stannat.

Mom. 7. Om å dubbelspår finnas vägkorsningar med automatiska signalanordningar, som fungera endast vid rörelser i ena riktningen, skall, då enkelspårsdrift anordnas, tkl vid den station, där enkelspårsdriften börjar och varifrån tåg utgå å högerspår, anmoda vederbörande bm att vid sådana vägkorsningar anordna bevakning för de tåg, som framgå å högerspår. Sedan sådan bevakning anordnats, skall bm härom underrätta de stationer, varifrån tåg skola utsändas å högerspår å berörda stationssträckor.

Txp å sistnämnda stationer skola, var för sin angränsande stationssträcka, ombestyras, att lokps å tåg, som framgå å högerspår, erhåller underrättelse, huruvida vägkorsning anmälts bevakad eller ej (form. S 7 eller S 10 resp. S 11). Motsvarande underrättelse skall i förekommande fall givas även hjälptåg och återgående pålok, som framföres å högerspår (form. S 10 resp. S 11). Ang. framförandet över berörd vägkorsning gäller vad i § 68: 4 bestämts.

Kap. VII. Banpersonalens underrättande.

§ 82.

Mom. 1. För underrättelser till bps medelst ban-telefon ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften skall banan, efter samråd mellan ti och biö, indelas i underrättelsesträckor och en station inom varje sådan sträcka utses till underrättelsestation.

Bps underrättande ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften.

Mom. 2. Underrättelser till bps skola lämnas enl. efterföljande tabell. Ledningspersonal är skyldig att själv vid behov hos underrättelsestationen samt i förekommande fall hos i nästa stycke nämnd gränsstation inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, varom ledningspersonalen bör äga kännedom; beträffande arbetslag åligger här nämnd

E

Underrättelse lämnas till	Underrättelse medelst bau-				
	vagn- uttagning (§ 32)	extratågs gång eller tågs inställande (§ 36)	återgående pålok (§ 37)	ändrad tidtabell (§ 76)	
				varigenom tåget lägges i ett tidigare läge	varigenom tåget lägges i ett senare läge
lämnas bps					
1	2	3	4	5	6
a) Sträckvak- ter å un- derrättelse- sträcka.	a) av underrättelsestation vid de regelbundna på- ringningarna. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske. se anm. 1.				a) av under- regel- under- 7 och 8 tågan- intill stationen
b) Tv vid block- poster samt vid bevakade last- och sig- nalplatser å stations- sträcka.	b) av den station, var- ifrån for- donen skola utföras å stations- sträckan, eller, om for- donen skola utföras från lastplats, av den station, varunder lastplatsen lyder. Ang. åtgär- der om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, var- ifrån extra- tåg eller in- ställt tåg enl. tidtabel- len skall utgå eller skulle ha utgått å stations- sträckan. Ang. åtgär- der om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, där påskjut- ning börjar. Ang. åtgär- der om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, var- ifrån tåget skall utgå å stations- sträckan. Ang. åtgär- der om så ej kunnat ske, se anm. 2.	b) av den station, var- ifrån tåget skall utgå å stations- sträckan.
c) Vägvakter, vakter vid rörlig bro ¹ och bv med fast post- ställe å sta- tionssträcka.	c) = under b.	c) = under b.	c) = under b.	c) = under b.	c) = under b.

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

² Ti kan föreskriva underrättelse även vid mindre försening.

³ Form. S 10 skall innehålla uppgift om i vilken utsträckning bps i före-
samt vägvakten (vägvakterna) vid _____ej underrättade.

telefon skall beträffande				Anmärkningar
ändring av möte genom enstaka order (§ 77)	ändring av ordningsföljd mellan tåg i samma riktning genom enstaka order (§ 78)	anordnande och upphörande av enkelspårsdrift å dubbelspår (§ 81)	tågförsening mer än 15 min	
sålunda:				
7	8	9	10	11
rättelsestation vid de bundna påringningarna; rättelse enl. kol. dock endast för mälningssträcka underrättelse- (jfr mom. 2, andra stycket).		a) av underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 1.	a) av underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna, dock end. för tåganmstr. intill underrättelsestation. (jfr mom. 2, andra st.).	<p><i>lps.</i></p> <p><i>Ann. 1.</i> Om underrättelse enl. kol. 2—5 och 9 ang. anordning, som skall komma till utförande å sträckvakternas arbetstid, ej lämnats den vid de regelbundna påringningarna, t. ex. till följd av att förhållandet då ej varit känt för underrättelsestationen, skall denna station ombestyras, att underrättelse å form. S 10 lämnas lokps och i förekommande fall även tillsyningsmannen om förhållandet, innan vagnuttagningen resp. tåget utgår å ifrågakvarande bansträcka samt, då fråga är om tåg, underrätta kontrollstationen. Dylig underrättelse skall i fall enl. kol. 9 vid anordnad enkelspårsdrift endast lämnas till lokps å tåg å högerspår och vid enkelspårsdriftens upphörande endast till lokps å det första tåget å det spår, som ej använts för enkelspårsdrift (jfr dock § 81:1, tredje stycket).²</p> <p><i>Ann. 2.</i> Kan underrättelse till tv och övriga vakter enl. kol. 2—5 och 9 samt till tv enl. kol. 7 ej lämnas, innan anordning skall komma till utförande, skall lokps och i förekommande fall även tillsyningsmannen underrättas å form. S 10 om förhållandet.³</p> <p>Ang. tågs framförande och hastighet i fall, som anges i anm. 1 och 2, se §§ 68: 7 och 69: 6.</p>
b) av den station, varifrån tåg först skall utgå å stationssträckan i ändrad ordningsföljd. Ang. åtgärder om underrättelse ej kunnat lämnas till tv, se anm. 2.	b) av den station, varifrån tåg först skall utgå å stationssträckan i ändrad ordningsföljd.	b) av den station, som först skall utsända tåg å högerspår resp. å delspår, som ej använts för enkelspårsdrift. Ang. åtgärder om så ej kunnat ske, se anm. 2.		
c) av den station, varifrån tåg först skall utgå å stationssträckan i ändrad ordningsföljd.	c) = under b	c) = under b	c) av den station, varifrån det försenade tåget skall utgå å stationssträckan. ²	

underrättas av denna station.

kommande fall ej kunnat underrättas, t. ex. sträckvakterna å stationssträckan

E skyldighet arbetsledaren, som skall vidarebefordra inhämtade upplysningar till honom underställd personal. Är underrättelsestation obevakad, skall upplysning i stället inhämtas hos tåganmälningsstation enl. mom. 8, andra stycket.

För komplettering av underrättelsestations upplysningar skall vid behov besked ang. i kol. 7—8 och 10 i tabellen angivna rubbningar inhämtas hos endera av gränstationerna för vederbörande tåganmälningssträcka.

Anm. Bm må, där så anses lämpligt, underrättas på sätt överenskommes mellan ti och biö.

Mom. 3. Ti kan bestämma, att i tabellen under b) och c) anbefallda underrättelser till å linjen belägna driftplatser, vägvakter m. fl. i stället för av där angivna stationer skola lämnas av ovannämnda underrättelsestation. Härvid skola erforderliga kompletterande föreskrifter av ti utfärdas i anslutning till § 35: 4, anm. 4 (jfr även § 36: 1, sista stycket).

Mom. 4. Bm skall lämna underrättelsestation noggrann uppgift å de sträckvakter, som skola underrättas. Ti skall efter samråd med biö lämna underrättelsestation och övriga stationer å underrättelsesträckan besked om bps dagliga arbetstid, inberäknat personalens färd till och från arbetsplatsen, ävensom andra omständigheter, som kunna vara av betydelse för underrättelsernas delgivande.

Med arbetstid förstås här den tid, varunder bps har att å vardagar enl. fastställd turlista utföra underhålls- eller nybyggnadsarbeten å linjen. Erfordras i undantagsfall utförande av dylika arbeten å annan tid, skall bm (ledm) meddela detta till underrättelsestationen, som bl. a. har att vidarebefordra meddelandet till berörda stationer.

Mom. 5. De i tabellen anbefallda regelbundna påringningarna från underrättelsestation till sträckvakterna skola medelst allmän signal företagas två gånger varje vardag, en gång före arbetstidens början på morgonen och en gång på middagen. å tid, som ti och biö efter samråd bestämt och bekantgjort; å helgfria lördagar skall påringning dock företagas endast på morgonen. Därvid lämnas sträckvakterna

besked enl. tabellen för tiden till kl 8 följande vardag om vad som vid tillfället är känt. Om så anses erforderligt kan bestämmas, att dylik påringning skall ske jämväl under frukostrast. Vid andra och event. tredje påringningen lämnas endast sådana underrättelser, som ej lämnats vid föregående påringning samma dag.

Anm. 1. För bandelar med ringa trafik kan ti efter samråd med biö medge, att endast en sådan påringning företages varje vardag. Därvid skall underrättelse enl. tabellen lämnas om vad som för tiden till nästa påringning är känt.

Anm. 2. För bandelar med synnerligen livlig trafik må ti efter samråd med biö föreskriva, att i stället för sådana påringningar sträckvakterna åläggas att hos underrättelsestationen eller, om så ej kan ske, hos endera av närmaste tåganmälningsstationer själva skaffa sig underrättelse (jfr mom. 8).

Mom. 6. Sträckvakt, som mottagit underrättelse enl. ovanstående, skall snarast möjligt vidarebefordra denna till all å arbetssträckan arbetande personal samt, om tillfälle därtill yppar sig och vederbörande sektionsbefäl ej annorlunda bestämt, till bm.

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

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

Mom. 8. Underrättelsestations skyldighet att medelst telefon underrätta sträckvakter är fullgjord, när i mom. 5 föreskrivna påringningar skett.

Med hänsyn därtill att underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna endast kan lämna underrättelse om sådant, som vid tiden för påringningen är känt, åligger det sträckvakterna och den bps, som skall underrättas av dem, att vid behov hos underrättelsestationen eller, om denna är obevakad, hos endera av närmaste tåganmälningsstationer inhämta upplysning om särskilda tåganordningar eller andra förhållanden, som röra deras verksamhet. Enär station, som ej är underrättelsestation, ej alltid har vetskap om alla de förhållanden (t. ex. uttagna A- och B-fordon), varom bps bör äga kännedom, skall, om upplysning ej

kunnat inhämtas hos underrättelsestation, hänsyn tagas härtill.

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

Innan apparaten bortkopplas, skall den som leder arbetet härom underrätta nyss nämnda stationer.

Mom. 10. Alla underrättelser, avsedda att bringas till bps kännedom ävensom uppgifter om övriga anordningar, varom småfordonsförare vid färd å underrättelsesträckan bör äga kännedom — dock ej upplysningar enl. mom. 2, andra stycket — skola å underrättelsestationen samt övriga stationer, som ha skyldighet att underrätta bps, enl. utfärdade anvisningar införas i telefonbok (form. 307 F och G). Har underrättelse enl. b) och c) i tabellen förmedlats genom annan person, skall den som skolat mottaga underrättelsen, snarast hos ~~underrättelsestationen~~ ^{underrättelsestation} förvissa sig om att underrättelsen rätt mottagits.

Mom. 11. Underrättelse ang. *anordnande* av vagnuttagning, extratåg, återgående pålok samt tågs tidigareläggning genom ändrad tidtabell ävensom *anordnande* och *upphörande* av enkelspårdrift å dubbelspår skall, då bantelefonlinjen är i olag eller särskild order därom av tl utfärdats, lämnas bps genom banpost (form. S 13).

Banpost utsändes för varje stationssträcka av den station, som enl. tabellen under b) och c) skall medelst bantelefon underrätta å linjen belägna driftplatser, vägvakter m. fl.

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

Därest banpost ej utsänts eller ej hunnit delges bps, gäller vad i tabellen är stadgat ang. underrättelse till lokps (tillsyningsman).

Anm. Om bps ej hunnit underrättas om extratågs gång eller tågs tidigareläggning genom ändrad tidtabell och tiderna för tåget ifråga komma att nära eller helt sammanfalla med tiderna för ett tåg, varom bps äger kännedom, skall tl, då så erfordras, bestämma, vilket av tågen som skall erhålla underrättelsen å form. S 10.

Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser.

§ 83.

Mom. 1. Om tåg måste stanna å linjen av annan anledning än som i § 72:4 sagts och det beräknas kunna i sin helhet framföras till framförliggande station, men framkomma dit först sedan 15 min förflutit efter det tågets gångtid å tåganmälningssträckan utgått, räknat från tidpunkten för tågets utsändande å denna, skall tbfh underrätta övrig tps samt omedelbart ombesörja följande åtgärder för tågets skyddande (jfr § 67:10). Har tåget stannat i närheten av telefonställe, skall tbfh telefonledes underrätta närmast bakomliggande station, som har att ombesörja hinderanmälnans utväxlande. I annat fall skall tbfh ombestyras utläggandet av knalldosor bakåt på sätt i § 27 föreskrivits.

Tåg, som nödgas stanna å linjen och ej kan utan dröjsmål fortsätta. Fordon, som gått loss från tåg å linjen.

Påträffas bv, skall denne anmodas utföra signaleringen.

När orsaken till uppehållet ej längre kvarstår, får tåget föras vidare. Signalerna få ej dessförinnan indragas, utan tbfh skall vid tågets ankomst till närmaste station anmoda txp ombestyras deras avlägsnande.

Anm. Ang. givande av avgångssignal efter uppehåll å linjen, se § 68:6; jfr även § 68:4.

Mom. 2. Har tåg stannat å linjen och kan det endast föras tillbaka, må, såvida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas till närmaste station. därvid en signalgivare, visande stoppsignal, skall gå före tåget, vilket skall sakta följa efter på ett avstånd av omkring 700 m under upprepade signaler

»tåg kommer». Tåget får ej på väg till närmaste station föras förbi annan bevakad driftplats med huvudsignal, förrän tbfh av där tjänstgörande tv erhållit besked, att så vitt denne vet, intet hinder för tågets fortsatta gång bakåt förefinnes. Tv vid blockpost får ej lämna sådant besked, med mindre ifrågavarande tåganmälningssträcka är fri och hinderanmälan avlåtit. Å linje med automatisk linjeblockering får tåg ej med någon del föras tillbaka förbi fast signalinrättning utan att tbfh först inhämtat tillstånd därtill av tkl å närmaste tåganmälningsstation, mot vilken backningen sker. Om infartssignalen vid driftplats, som skall vara obebakad för tåget, ej visar körsignal, skall tåget stoppas utanför platsen samt, innan backningen fortsättes, bestämmelserna i § 92: 1 i tillämpliga delar iakttagas. Härvid har signalgivaren att förvissa sig om huruvida tjänstehavare finnes tillstädes enl. § 92: 1 resp. om växlarnas läge m. m. enl. § 91: 3.

Visas vid ankomsten till station (även obebakad sådan) körsignal från infartssignalen, må tåget införas. Å bevakad station skall i annat fall tpx tillstånd först inhämtas.

Mom. 3. Har tåg stannat å linjen och kan det endast genom backning och ny fart åter fortsätta, må, såvida föraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget under upprepade signaler »tåg kommer» (jfr även § 41: 1) sakta föras tillbaka högst 1 000 m bortom stigningens början, dock aldrig förbi huvudsignal vid bevakad driftplats eller å dubbelspår innanför stationsgränsen utan tillstånd av tpx, ej heller förbi rörlig bro eller genom längre tunnel. Beträffande backning förbi fast signalinrättning å linje med automatisk linjeblockering samt backning förbi obebakad driftplats, vars infartssignal visar stoppsignal, gäller i tillämpliga delar vad i mom. 2 därom stadgats.

Om tågets bromskraft endast uppgår till vad som föreskrives i § 40: 2, får hastigheten härvid ej överstiga 15 km/tim.

Anm. Fara enl. detta mom. förefinnes, förutom när följtåg är anordnat, även t. ex. om tågets gångtid å tåganmälningssträckan utgått, om vagnavkoppling ägt rum, om livligt trafikerad vägkorsning med otillfredsställande sikt förefinnes o. d.

Mom. 4. Har tåg i annat fall än i § 68: 4 och 6. första stycket, sagts stannat å linjen för stoppsignal och är anledningen till stoppsignalen för tps obekant och ingen tillstades, som kan giva upplysning, skall tbfh, om han efter undersökning ej finner någon anledning till fara, låta tåget framgå med en hastighet av högst 10 km/tim, varvid, om så kan ske, signalering av signalgivare skall utföras på sätt i mom. 2 föreskrivits. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått omkring 1 000 m, må nyssnämnda signalering indragas och föraren, under iakttagande av särskild uppmärksamhet å banan, åter framföra tåget med normal hastighet.

Mom. 5. Om fordon gå loss å linjen från tåg, som drages, skola desamma om möjligt stoppas av medföljande personal eller av bps. I mörker och i tät dimma får försök ej göras att åter tillkoppla de lossgångna fordonen eller stoppsignal för sådant ändamål givas av tps eller bps. Tåget skall fortsätta till nästa station, varvid föraren har att göra anmälan till tv, signalvakt och txp på sätt i § 84: 3 är föreskrivet för å linjen kvarlämnade fordon, dock endast under förutsättning, att detta kan ske utan att därigenom fara för sammanstötning med de lossgångna fordonen uppkommer.

Vid dagsljus få lossgångna fordon åter tillkopplas och stoppsignal för sådant ändamål givas, endast om med säkerhet är känt, att fordonen stå stilla.

Ifråga om de lossgångna fordonen skola av den därå befintliga personalen eller av bps liknande åtgärder vidtagas, som äro föreskrivna i § 84: 3.

Mom. 6. Om fordon gå loss å linjen från tåg, som skjutes, skall tåget under alla förhållanden stanna och de lossgångna fordonen så vitt möjligt stoppas för att därefter tillkopplas. I dylika fall skall stoppsignal givas av den, som upptäckt, att fordonen gått loss.

§ 84.

Mom. 1. Ha fordon i tåg urspärat, så att ej någon del av tåget kan föras vidare eller kan av annan anledning tåg å linjen varken föras framåt eller tillbaka, skall tbfh

*Urspärning
av tåg
eller kvar-
lämnande
av fordon
å linjen.
Hjälptåg.*

1) omedelbart ombestyras stoppsignalering med knalldosor enl. § 27, i första hand bakåt,

2) underrätta lättast åtkomliga station om förhållandet med begäran om hjälptåg,

E | 3) bispringa i livsfara varande eller skadade människor och om behövt föranstalta, att fara genom skadad kontaktledning förebygges, samt

4) vidtaga åtgärder för att göra banan klar för fortsatt trafik.

Påträffas hv, skall denne anmodas att, om knalldosor redan utlagts, jämväl uppsätta bansignaltavlor (-lykto) men eljest i sin helhet utföra signalering enl. § 27.

E | Begäran om hjälptåg (se form. 88 N) får under inga förhållanden framställas vid mer än en station; den skall innehålla uppgift om det ställe, där tåget befinner sig, missödets art och ungefärliga omfattning samt den hjälp, som erfordras. Har tåget stannat å elektrifierad bansträcka, skall om möjligt uppges, om felaktigheten finnes å lok eller å de elektriska ledningarna för tågdriften.

Befinnes tåg, som stannat å linjen och för vilket hjälptåg begärts, kunna fortsätta, innan hjälptåget anlant, får tåget likväl ej sättas i gång eller stoppsignalering indragas, förrän tbfh anmält förhållandet till den station, vid vilken hjälptåget begärts, och därifrån erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Skall tåget backa, vidtagas i § 83:2 föreskrivna åtgärder.

Mom. 2. Är station, som mottagit i mom. 1 omnämnd begäran om hjälptåg, triangelstation, skall tkl tillkallas. Stationen skall omedelbart inträda som tåg-anmälningsstation och sålunda avlåta hinderanmälan samt underrätta tl och underrättelsestation. Vid behov skall underrättelse lämnas även till närmaste driftcentral samt till bm och övrig berörd bps. Bm skall skyndsamt bege sig till olycksplatsen och där vidtaga de åtgärder, som på honom kunna ankomma.

Befinner sig tåget å den närmaste stationssträckan, skall, om lok finnes till hands eller snart förväntas, hjälptåg, bestående av lok jämte i erforderliga fall hjälpvagn eller annan vagn med nödiga redskap, så

fort ske kan av tkl utsändas. Kan hjälptåg ej avsändas från den station, som från tbfh mottagit begäran om dylikt tåg, skall den på andra sidan av stationssträckan belägna stationen anmodas att, där så ske kan, utsända hjälptåg. Kan ej heller från denna station dylikt tåg utsändas, skall förstnämnda station förbereda närmaste station, där reservlok är förlagt, att detta kan komma att erfordras, ävensom station, där hjälpvagnar finnas. När lok måste tagas från station, som ej är belägen vid den stationssträcka, där tåget stannat, skall tl utfärda order om hjälptågets gång. När hjälptåg anordnas — vare sig av tkl eller tl — skall utfärdande och delgivning av tidtabell för tåget (form. S 4) och order till berörda tjänsteställen samt tbfh och lokps å detsamma (event. form S 5) ske enl. § 35: 4 resp. § 36: 1 och 2.

Har begäran om hjälptåg framställts hos tl, får det tåg, som stannat å linjen, ej utan särskild order av denne avsändas från station, till vilken detsamma antingen med eget lok eller med användande av hjälptåg införts.

Anm. 1. De närmare föreskrifterna ang. hjälpberedskap återfinnas i str 166, Bestämmelser ang. hjälpberedskap.

Anm. 2. Ang. åstadkommande av förbindelse mellan banbefälet på olycksplatsen och tl, se § 27: 6.

Mom. 3. Måste till följd av urspårning eller annan anledning fordon avkopplas från tåg å linjen, skall föraren till framförliggande station införa så stor del av tåget, som tillgänglig bromskraft medger. Tbfh, vilken skall kvarstanna vid de kvarlämnade fordonen för dessas bevakning, har att

1) omedelbart ombestyrta stoppsignalering bakåt med knalldosor enl. § 27; sedan den främre tågdelen avgått skall sådan signalering snarast möjligt anordnas även framåt,

2) bispringa i livsfara varande eller skadade människor och om behövt föranstalta, att fara genom skadad kontaktledning förebygges, E

3) tillse att å spår kvarlämnade fordon bliva säkert bromsade eller förstängda, vilket skall utföras, innan den del av tåget, som kan fortsätta, sättes i gång, samt

4) vidtaga åtgärder för att göra banan klar för fortsatt trafik.

Är den tågdel, som måste kvarlämnas, genomgångsbromsad, skall före avkopplingen betryggande antal skruvbromsar tilldragas eller betryggande förstängning anordnas samt desutom huvudledningen helt tömmas.

Å den tågdel, som fortsätter, får slutsignal ej föras under vägen till nästa station. Föraren skall inberätta händelsen till tv å bevakade driftplatser med huvudsignal, som event. finnas på vägen mot nämnda station, till signalvakten vid dennas infartssignal, om sådan vakt finnes, samt till tpx å stationen ifråga. Är stationen triangelstation, skall tkl tillkallas, vilken har att vidtaga i mom. 2 föreskrivna åtgärder.

Anm. Måste fordon kvarlämnas å obevakad station, skall tv tillkallas och fordonen undanförs å sidospår. Skall stationen åter vara obevakad, har tv att vidtaga för sådant fall föreskrivna åtgärder (jfr § 94).

Mom. 4. Har hjälptåg begärts hos tl för tåg, vars lok blivit otjänstbart å station men sedermera satts i stånd att framföra låget, får detta ej utan särskild order av tl avsändas från stationen.

§ 85.

*Tågs stop-
pande vid
fara eller
hinder.*

Mom. 1. Iakttages eld å tåg, förskjutning av last, så att tågets säkra framförande äventyras, varmgång, fastbromsning eller svårartat slag i hjulen, öppen sidodörr å personvagn eller annan fara, skall stoppsignal genast givas, utom i det fall, som i § 83: 5 sagts.

Den som givit stoppsignalen, skall skyndsamt underätta tbfh om orsaken.

Har eld uppkommit i tåg, skall det fordon, som råkat i brand, snarast möjligt skiljas från de övriga, därest fara för eldens spridning till övriga fordon förefinnes.

Har station underrättats om förskjuten last, varmgång, fastbromsning, svårartat slag i hjulen e. d. i tåg, som är på väg mot stationen, skall i och för hastighetens nedbringande över växlarna tåget stoppas utanför infartssignalen, innan detsamma intages å stationen.

Mom. 2. Den som ser, att stoppsignaler givas till tåg, skall genast upprepa dem, så att de må kunna

uppfattas av lokps. I händelse stoppsignalerna ej uppmärksammas, skall personal å linjen eller stationer anmoda närmaste tjänsteställe i tågets väg att stoppa tåget.

Mom. 3. Om signalen »fara» gives från lok, om eldsvåda uppkommer å banan eller i dennas omedelbara närhet eller om annan händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en av personalen, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt bege sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tbfh eller den som eljest utövar högsta befälet.

Mom. 4. Iakttages under tågs gång hinder för annat tåg att framgå å samma spår, skall förhållandet anmälas till närmaste station eller blockpost. Har tåget ej uppehåll där, skall det för ändamålet stoppas: finnes automatisk blockpost i tågets väg, skall telefonanmälan göras från närmaste dylik blockpost (jfr dock § 83: 5).

Iakttager tps hinder för tåg å bredvidliggande, i bruk varande spår å linjen, och är det ej tydligt, att hindret förut observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och närmaste by eller station i tågets väg underrättas.

Mom. 5. Iakttager eller misstänker tpx att större föremål — hit räknas även buffert — nedfallit från tåg, skall han föranstalta om banans avpatrullering och tågvägsinspektion å egen och andra stationer, där sådan kan antagas behöfelig samt om ordergivning till tåg, som måste framgå innan avpatrulleringen skett. Har annan tjänstehavare gjort dylik iakttagelse eller fått skäl för dylik misstanke, skall han anmäla saken till närmaste station, som har att vidtaga nyssnämnda åtgärder.

Mom. 6. Om de elektriska ledningarna för tågdriften å viss bansträcka anmäls bristfälliga så att tåg endast kunna framföras av fordon utan strömavtagare i uppfällt läge, får dylikt tåg ej utsändas å sträckan, förrän densamma avpatrullerats av här-
E
för av ledm beordrad person och denne anmält sträckan klar för sådant tåg. När fara för liv föreligger och hjälptåg anordnats, må ifrågavarande per-

son medfölja å hjälptåget för att från detta taga avsyning. Hjälptåget skall då framföras med försiktighet.

Mom. 7. När fordon med uppfälld strömavtagare måste stoppas å elektrifierad linje för avvärjande av överhängande fara, skall kontaktledningen för vederbörande sträcka göras spänningslös, vilket skall ske å station, där anordning för automatisk nödutlösnings finnes, genom intryckning av vederbörlig tryckknapp samt

å annan station och å plats på linjen genom telefonpåringning till driftcentral med begäran om nödurkoppling.

allt enl. anvisningar på anslag (form. 276), vilka genom föranstaltande av eiö skola finnas uppsatta på alla stationer vid elektrifierade banor.

Anm. Ang. åtgärder från förarens sida, när kontaktledning blir spänningslös, se str 27, Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal.

C. Undantagsbestämmelser.

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

Allmänna föreskrifter.

§ 86.

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

§ 87.

Befogenhet att bestämma ang. driftplatsbevakning. Besiktning. Ti skall i samråd med biö och siiö bestämma, huruvida viss driftplats, sedan vid gemensam besiktning av platsen konstaterats att anordningarna där äro så