

Nyheterna i 1947 års Säo.

Kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i 1947 års upplaga av säkerhetsordning vid statens järnvägars normalspåriga bandelar.

1947 års säo gäller endast på SJ normalspåriga bandelar. På smalspåriga bandelar skall gälla ett särskilt säkerhetsreglemente (»sär»).

Till tillägg B ha överflyttats bestämmelserna i nuvarande § 102.

Vissa nya förkortningar ha använts; dessa ha införts under »Att observera». Under samma rubrik har även angivits, att i säo anges endast »km» i stället för »km/tim» och betecknas S-formulären enbart med S1, S2 etc.

Vid momentnumren har förkortningen »mom.» utgått, och för att erhålla större överskådlighet ha momentsiffrorna satts med fetstil.

I långa paragrafer ha kantrubriker utsatts även för olika mom. för att därigenom öka överskådligheten.

Hänvisningar mellan olika paragrafer och moment ha i största möjliga utsträckning undvikits.

Bestämmelserna i vissa paragrafer ha flyttats till andra paragrafer eller helt utgått. Den förutvarande paragrafnumreringen har dock bibehållits oförändrad, utom i signalföreskrifterna. Vissa paragrafnummer ha betecknats som reservnummer.

Nuvarande bilaga 2 (S-formulär) har givits nummer 5. Nuvarande bilagor 3 och 4 ha utgått. Den förra (signaltabell) har i viss utsträckning inarbetats i texten och den senare (exempel på ordergivning betr. möten vid nyutrustat tåg) kommer att meddelas tl på annat sätt. I stället har såsom bilaga 2 intagits bestämmelserna i nuvarande § 43:7 (befordringsvillkor för vissa arbetsmaskiner och specialfordon) och såsom bilaga 3 de föreskrifter i nuvarande § 46:5, som ange i vilka fall ti kan medge un-

dantag från tpx (plv) skyldighet att vistas på plattform eller i dess närhet, när tåg är på in- eller utgående på dpl. Såsom ny bilaga 4 har intagits vissa exempel till § 100.

Form. S5 mt har intagits i tillägg B. Två nya S-formulär ha tillkommit, nämligen S15, Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg (nuvarande form. 88N), och S16, Anmälan om avslutad bdisp (nuvarande form. 393 N1).

Begreppsbestämningar.

Begreppet bromstal avser den sammanlagda bromsvikten i ett tåg i % av vagnvikten, ej såsom hittills enbart den erforderliga bromsvikten.

Begreppet bromsvikt har införts i stället för det hittills använda bromskraft. Begreppet elmotorvagn har utgått, enär det ingår i begreppet motorvagn, som i sin tur ingår i begreppet lok.

Följtåg får förekomma endast efter medgivande av styrelsen; begreppsbestämningen har överflyttats till § 101: 11.

Begreppet linjeblockeringsåtgärd har utgått.

Begreppsbestämning har införts för linjeblockering.

Begreppet lutningsförhållande (stigningsförhållande) å viss bansträcka har utgått; finns i tdt-boken.

Även lokomotor kan användas som pålok.

Fångar och fångvårdspersonal skola ingå i begreppet resande.

Vissa större trallor och arbetsmaskiner få ej framföras som småfordon. För dessa gälla i stället särskilda bestämmelser för framförandet enl. åsatt märkning.

Begreppen triangelstation och tåganmälningsstation för visst tåg ha utgått, enär alla bevakade stationer skola ha tåganmälningskyldighet. Genom att triangelstationerna ha utgått, har det varit möjligt att förenkla vissa bestämmelser.

I stället för begreppet järnvägsfordon användes tågfordon, till vilket räknas även rälsbuss. I såo användes den kortare formen »fordon» i stället för tågfordon.

Med tågpersonal avses i såo endast tbfh och lokps på tåg.

Bestämmelse har införts, att avkortad tågväg skall av-

slutas med automatiskt fungerande stopplykta (event. även dvärgsignal i stoppställning).

Begreppsbestämningen för tågvägsinspektion har införts i § 55: 1, som handlar om denna inspektion.

Begreppet veckoorder har tillkommit, likaså växlings-signal i stället för uttrycket »signal till växlingsrörelse».

Begreppen konduktörspersonal och enkelspårsdrift ha utgått, enär de ej användas i säo.

Följande begreppsbestämningar ha utgått, enär vederbörande begrepp ansetts förståeliga utan särskild definition: biträde, dubbelspår, förare, genomfartstågväg, hjälptåg, största tillåten hastighet, trafikutbyte och tågledare.

Signalföreskrifter.

Den särskilda bildbilagan har utgått, och figurerna ha placerats in i texten. Endast den beskrivning av en signals utseende, som ej framgår av figuren, lämnas. All text ang. ett visst signalmedel har sammanförts till ett ställe intill figuren, när signalmedlet avbildats. Paragrafindelningen överensstämmer ej här med den nuvarande. Benämningen rörlig stoppsignal har införts för att ange, att röd, utvecklad signalflagga skall föras flera gånger från vänster till höger och åter eller att rött, grönt eller ofärgat sken från handsignallykta skall föras flera gånger upp och ned eller att sken av vad färg som helst skall föras på sistnämnda sätt. Benämningen stillahållen stoppsignal användes för att ange stoppsignal med röd, utvecklad signalflagga hållen stilla eller rött sken från handsignallykta hållen på samma sätt.

De knalldosor, som finnas på dpl utöver de för den dagliga tjänsten avsedda, skola förvaras under plombering eller annan försegling. § 2.

Här har angivits i vilka grupper signalmedlen indelas. § 6.

Det har utsagts, att brandgult fast sken från manövrerbar ljusanordning i betydelsen »klart för avgång» ges endast av tbfh till tpx. § 8: 1 c.

Ny signal med signalgivarens armar har införts för »klart för avgång». § 9: 2 b.

Upphållsmärke benämnes i säo endast »U-märke». § 10: 2.
Det kan i undantagsfall vara försett med siffror, som ange andra tal än tiotal.

Bestämmelserna om hastighetstavlor ha helt ändrats. § 10: 3.

Även hastighetstavlor utan text ha införts för vissa fall. För att erhålla större siffror på hastighetstavlorna, vilket erfordras vid större hastigheter, har texten »km/tim» och uppgiften om sträckans längd utgått. Under hastighetstavla kan finnas en plåt, som anger kurvradie. Hastighetstavla skall alltid vara uppsatt vid början och slutet av sådan sträcka på linjen, där en lägre hastighet än sth för bansträckan i övrigt skall tillämpas. Bansträcka, där hastighetsnedsättning skall ske mer än en månad, behöver ej anges i tdtboken, om order ges i vko. Jfr § 28.

§ 10: 4. Kantranden på påstigningsmärke, som hittills varit svart, skall vara röd.

§ 10: 6. Ogiltighetsmärke skall ej användas på huvud- eller dvärgsignal vid automatisk blp, när linjeblockeringen är i olag.

§ 10: 9. Orienteringsmärke enl. fig. 46b användes också för att orientera lokps om försignal, som kan visa även rött sken.

Orienteringsmärke enl. fig. 46c placeras i regel 900 m framför den punkt, varifrån föreskriven hastighetsnedsättning skall ske. Jfr § 28.

§ 13. För signalskärm, som användes för att beteckna framänden på lok (utom ånglok), lokomotor och rälsbuss, har införts benämningen framändeskärm.

§ 14: 1. För att i någon mån inskränka den särskilt nattetid störande signaleringen från lok har bestämts, att i stället för »giv akt» kan i mörker signallykorna på loket släckas och åter tändas såsom svar på avgångssignal, när tåg utan bemannad skruvbroms får passera dpl.

§ 14: 5. »Tåg kommer» skall ges även framför stoppsignal från dvärgsignal, som ersätter huvudsignal. Signalen skall dessutom ges framför huvudsignal eller denna ersättande dvärgsignal, om signalen visar felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller om signal uteblir från signalmedlet.

§ 14: 6. »Fara» skall ges, även när fjärr- och direktgodståg med fast uppehåll ej kunnat stanna med främre delen vid infartstågvägens slutpunkt.

§ 14: 9. Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» benämnes endast »beredd». Signalen ges efter »tåg kommer», förutom i de fall, som särskilt anges i såo:

när infartssignal (event. med uppsatt hjälpsignalmedel) eller denna ersättande dvärgsignal bibehålles till »stopp», eller när infartssignal visat felaktig signalbild men efter

»tåg kommer» återställts till »stopp».

Bakänden av lok och lokomotor kan vid växlingsrörelse i undantagsfall utmärkas med en eller två lyktor med rött fast sken. § 15: A.

Lok eller lokomotor, som användes vid vut, skall föra signaler enl. § 15: C. § 15: A, anm. 4.

Även på militärtåg skola två slutsignaler finnas. § 15: B.

Säkerhetsföreskrifter.

Enär erfarenheten visat, att samarbetet i säkerhetstjänst ej alltid varit så gott som det bort vara, har här utsagts, att ett gott samarbete erfordras i säkerhetstjänst. Var och en är skyldig att främja detta och att iakttaga lugn och besinning, särskilt vid ordergivning. § 20: 1.

Flera tågolyckor ha förorsakats av att åtgärder ej vidtagits i föreskriven ordning. Därför har här stadgats, att när flera åtgärder äro föreskrivna för ett visst fall, skola de vidtagas i den ordningsföljd, som är angiven. § 20: 2.

Bestämmelserna ändrade. § 22.

Vid uppläggning av lösa föremål i kurvor skall erforderligt tillägg göras till eljest föreskrivna mått. § 25.

Nuvarande anm. till mom. 1 har flyttats till str 14 och 15.

Hit har flyttats från »Meddelande nr 3» bestämmelsen, att säkerhetsanordning vid vägkorsning anses vara i olag, även om felet endast består i att bomsignallykta ej kan hållas tänd; bommarna skola dock vara fällda när tåg nalkas. § 26: 2, anm.

Beskrivningen hur signaleringen skall ordnas har utbytts mot en figur i texten. Bestämmelsen om signalernas placering, när dpl finns närmare än 900 m från det farliga stället ha ändrats, se anm., andra stycket. § 27: 1.

Liksom hittills skall lättast åtkomliga station under rättas om fara enl. § 27. Denna station behöver alltså ej vara gränsstation för den stationssträcka, där faran föreligger. Är den ej sådan gränsstation, har den endast att ombesörja hinderanmälan, d. v. s. sätta sig i förbindelse med en av gränsstationerna. Det är sedan sistnämnda station, som skall underrätta bm, tl, underrättelsestationen och vid behov driftcentralen. § 27: 3.

Tl behöver ej underrättas om tillsyningsmannens namn. § 27: 4.

Knalldosor skola utläggas men ej såsom hittills på 700 § 28: 1.

m avstånd utan enl. § 27: 1, d. v. s. i regel på 900 m avstånd från det försvagade stället.

§ 28: 2. Varsamhetssignaleringen har helt ändrats och åskådliggöres nu genom en figur inne i texten. Liksom hittills skall grön bansignaltavla (-lykta) uppsättas, men ej på 400 m avstånd från det försvagade stället utan på 900 m avstånd. Orienteringsmärke skall nu ej användas vid hastighetsnedsättning av kortare varaktighet än en månad. Vid gränserna för det försvagade stället skall hastighetstavla alltid uppsättas genast för att underlätta för lokps att fixera stället för hastighetsnedsättningens början och slut. Tavlan kan vara utmärkt med siffror, som ange hastigheten (ingen annan text, se signalföreskrifterna) eller också helt sakna text.

Skulle bansignaltavlan (-lyktan) komma innanför stationsgräns, skall den uppsättas vid yttersta växeln mot det försvagade stället; i ordern till lokps anges då avståndet från bansignaltavlan till hastighetstavlan.

§ 28: 3. Tl skall nu alltid underrättas om hastighetsnedsättning.

§ 28: 4. Även signaleringen vid hastighetsnedsättning under längre tid än en månad har ändrats och åskådliggjorts genom figurer inne i texten. Hittills har signaleringen varit beroende av dels bandelens sth dels hastighetsnedsättningens storlek. Nu blir signaleringen ej beroende av sth på bansträckan. Däremot blir signaleringen liksom hittills olika, om hastigheten är nedsatt med högst 40 km eller med mer än 40 km. I förra fallet skall signaleringen ske på samma sätt som hittills, d. v. s. med endast hastighetstavla, som anger hastigheten. I senare fallet, d. v. s. när hastigheten är nedsatt med mer än 40 km under sth för bansträckan, skall orienteringsmärke liksom hittills användas, men nu uppsatt på 900 m avstånd från det försvagade stället, vilket utmärkes med hastighetstaylor, som ange hastigheten.

Skulle orienteringsmärke komma innanför stationsgräns, gälla samma regler, som ovan angivits för bansignaltavla, som placerats där.

Signaleringen enl. mom. 4 skall liksom hittills ske, när tl meddelat, att all berörd lokps fått det tillägg till tdt-boken, där ordern om hastighetsnedsättning är intagen. Detta gäller dock endast bansträcka, där vko ej tillämpas. På bansträcka, där vko tillämpas, skall signaleringen

ske enl. mom. 4, när ordergivning i vko pågått fyra veckor; ordern skall dock stå kvar i vko, så länge hastighetsnedsättningen varar eller tills ordern intagits i tillägg till tdtboken.

Eftersom tl alltid skall underrättas om hastighetsnedsättning (se mom. 3), skall han underrättas även om dess upphörande. § 28: 5.

Måste samtidigt med bdisp kontaktledningen fränkoppas, skall bdisp nu omfatta hela den spänningslösa sträckan, så att denna blir skyddad av stoppsignaler. § 29: 1.

På gränsstationerna för en bdisp skall tkl tjänstgöra, när bdisp börjar och när bdisp slutar, däremot ej nödvändigtvis under mellantiden. Har gränsstation varit oövakad för sista tåget före bdisp, skall dessutom upplysning om tågläget inhämtas, »Fri genomfart» återkallas och huvudsignalerna ställas till »stopp». § 29: 2.

Två slags bdisp få påbörjas, trots att bdispsträckan är upptagen av tåg, nämligen bdisp för sådant A-arbete, som får ske efter tåg, innan detta lämnat bdispsträckan (se närmare härom § 30: 3), och bdisp för avkoppling från tåg. I båda dessa fall skall hinderanmälan avlätas, så snart tåget avgått från gränsstationen, enl. följande lydelse: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N», varvid orsaken uppges; stoppsignalering anordnas vid den gränsstation, varifrån tåget går, så snart det lämnat stationen, och vid den andra gränsstationen, så snart tåget inkommit dit.

Stoppsignaleringen vid bdisp kan efter överenskommelse med tkl få anordnas av tillsyningsmannen eller annan tjänstehavare. Härvid skall tkl kontrollera, att signaleringen utförts riktigt eller, betr. signalering vid yttersta växeln eller längre ut, mottaga anmälan härom. § 29: 3. anm.

För att underlätta ba arbeten har bestämts, att på de bansträckor och efter de tåg, som ti i samråd med biö medgivit, A-arbete under bdisp får påbörjas, innan tåget lämnat bdispsträckan; detta får dock ej ske efter tåg med pålok. Dylikt medgivande bör givetvis ej lämnas, där enl. erfarenhet tåg kan behöva backa antingen för att taga ny fart eller för att föras till bakomvarande station. Vid dylikt A-arbete skall den gränsstation, varifrån tåget går, ombesörja order på S10 till tps. Tillsyningsmannen, som skall stå i telefonförbindelse med en av gränsstationerna, skall, strax innan arbetet börjar, un- § 30: 3.

derrätta tkl härom och ombesörja, att en signalgivare, försedd med bromsskor, postar bakom tåget ca 900 m från arbetsplatsen. Signalgivaren skall posta ända tills tåget enl. telefonuppgift lämnat bdispsträckan. Signalgivaren skall vid behov visa stoppsignal med flagga (lykta) mot tåget.

§ 30: 4. Anmälan om avslutat A-arbete under bdisp skall göras enl. S16 (event. per telefon).

§ 30: 5. T1 skall nu alltid underrättas om B-arbete.

§ 30: 6. S2 skall delges den, som hos tkl begärt arbetet, den andra gränsstationen, mellanliggande dpl och platsbefälet vid berörd lokstation eller liknande anläggning.

§ 31. Kan på grund av arbete på station tåg ej föras förbi denna, skall tkl begära tillstånd till arbetet hos tl.

Skall kontaktledningen fränkopplas på station utan samband med arbete, för vilket stoppsignalering anordnats, skall berörd lokps på fordon med strömavtagare underrättas mot kvitto i anteckningsbok.

§ 32: 2. Tillsyningsmannen skall i och för kontroll lämna föra- ren besked skriftligt eller muntligt om vagn- och broms- vikten.

Tillsyningsman får leda rörelser med vut på station, endast om han fått tkl tillstånd härtill.

Den låsanordning, som skall användas vid vut, skall ha godkänts av styrelsen.

§ 32: 8. Finns dvärgsignal vid stationsgränsen (yttersta växeln) skall denna visa signalen \bigcirc eller \bigcirc , innan fordon i vut få införas på dpl.

§ 32: 9. Anmälan om avslutad vut skall göras enl. S16 (event. per telefon). Har K16-nyckel använts, skall den samtidigt återlämnas.

Kunna fordon i vut ej införas till bestämd dpl, skall förhållningsorder inhämtas från tl genom lättast åtkomliga station.

§ 32: 10. Rälsbuss utan resande får framföras under form av bdisp. Om så sker, bör observeras bl. a. att rälsbussens hastighet ej får överstiga 40 km samt att de särskilda bestämmelser, som gälla för vut vid vägkorsning, skola iakttagas.

§ 33. Till denna paragraf har flyttats bestämmelserna om B-fordon, varigenom alla småfordon nu behandlas i en och samma paragraf. Bestämmelserna om inhämtande av vissa upplysningar och anmälan om färd återfinnas nu i § 82.

I tdtboken del A skall intagas uppgift om de stationer, där medgivande erfordras av tkl eller ställverksvakt för att framföra A- och B-fordon på tågspår. § 33: 2.

I detta mom. har sammanförts de fyra olika sätt, på vilka A-fordon kunna framföras på linjen. För att få enhetlighet betr. stoppsignaleringen har bestämts, att sådan signalering skall anordnas på alla stationer, varför skyddssignalering genom signalgivare ej längre skall förekomma utom i det specialfall, som behandlas i nästa stycke. A-fordonsförare skall därför alltid anmäla färden till tkl på en av gränstationerna för färdsträckan. Härvid skall föraren uppge tid för färdens början och beräknade slut samt färdsträckan; han skall även begära att stoppsignalering anordnas. Tkl skall utväxla hinderanmälan och ombesörja stoppsignalering på gränstationerna såsom vid bdisp. § 33: 5.

Stycket b) behandlar fall, då A-fordon framföres efter tåg, innan detta lämnat stationssträckan. Härvid skall stoppsignalering anordnas på den gränstation, varifrån tåget utgår på stationssträckan, såsom vid bdisp men åt andra hållet ombesörjas av signalgivare, som under hela A-fordonsfärden åker på ett avstånd av ca 900 m före A-fordonet. Signalgivningen får alltså ej indragas, även om besked skulle erhållas, att tåget inkommit till nästa gränstation. På sistnämnda station anordnas ej stoppsignalering. Hinderanmälan skall avlåtas, så snart tåget avgått, men skall i detta fall lyda: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N». Hålles fordonet stilla, skall stoppsignalering anordnas mot tåget såsom vid fara på linjen (§ 27: 1 och 2).

A-fordonsförare skall borttaga stoppsignaler vid den station, dit fordonet införes. § 33: 7.

Orderformen förenklad tillfällig tdt skall ej förekomma längre. § 35.

Vad som skall anges i kvitto på tillfällig tdt framgår numera av kvittoformuläret, d. v. s. S6. § 35: 4.

När S5 erhålles tryckt eller stencilerad och formuläret är numrerat, erfordras endast ett kvitto för alla de tåg, som äro upptagna på vederb. S5, varvid endast formulärets nummer behöver anges i kvittot. § 36: 1.

Bestämmelserna om vilka formulär, som skola delges tps på extratåg, ha utformats med hänsyn till att tåg ej bör anordnas enl. S4 att gå »t. v.». § 36: 2.

Även S5 i original skall kunna lämnas till tps.

- § 36: 3. Vilken avdelning på S9, som skall användas i olika fall, framgår av formuläret.
- § 37. Sista stycket i mom. 2 i 1941 års säo har utgått, varför de bestämmelser, som gälla för tåg vid väggkorsning, skola tillämpas även för återgående pålok.
- § 37: 2. För tåg, som får möte med återgående pålok — vilket ju skall behandlas som extratåg — skola de vanliga bestämmelserna om mötesorder tillämpas, d. v. s. sådan order skall alltid delges tps.
- § 38: 3. Bestämmelse har intagits om förfaringssättet, när vagn försetts med skadeanslag »Vagnen har varit ur spår».
- § 39: 1. Med hänsyn till att vakuumbromsar ej längre användas vid SJ — utom på några rälsbussfordon — har uttrycket genomgående bromsar här liksom på en del andra ställen utbytt mot tryckluftbromsar.
- § 39: 2. Till tåg av bromsgrupp S hänföras även motorvagnståg, vari alla axlar ha verksam S-broms; detta gäller även när bromsen på 4 axlar blivit obrukbar under vägen, om axelantalet i motorvagnståget är minst 12.
- I tåg av bromsgrupp S, med undantag för motorvagnståg, får verksam P-broms finnas på 8 axlar, om axelantalet är minst 40 och övriga axlar ha verksam S-broms.
- Vagn Ao3 nr 1366 får kopplas sist i tåg av bromsgrupp S, ehuru den ej är rammsäker stålvagn.
- Med hänsyn till att tåg av bromsgrupp S på vissa bansträckor framföras med lägre hastighet än 120 km, har medgivits, att andra vagnar än rammsäkra stålvagnar få finnas på sträcka, där tåget framföres med en sth av högst 100 km.
- Malmvagnar få ej tryckluftbromsas i tåg med ett ledningstryck av 5 kg/cm².
- § 40: 1. Bromstalstabellen finns i str 222 a och, i erforderlig omfattning i tdtboken del A, varför den utgått ur säo. Vid nämnda tabell i tdtboken finns även bestämmelsen i § 40: 2 i 1941 års säo ang. bromstal för tåg i stigning.
- § 40: 4. Nya bestämmelser ha utfärdats om bromsningen av tåg, som består av endast lok och spårundersökningsvagn Bo7 nr 2812.
- § 41: 4. Bestämmelserna om transport av overksam lok eller av ensam tender, som ej användes för godsbefordring, ha

ändrats såtillvida, att avsändande maskinbefäl i god tid skall lämna tl de uppgifter om lokets (tenderns) beskaffenhet, placering, sth m. m., som framgå av ett nyinrättat form. 381 Å. Till ledning vid angivande av bl. a. hastigheten finnes på baksidan av formuläret de hastighetsbestämmelser, som i 1941 års säo äro intagna i § 41: 5. Härigenom ha dessa bestämmelser kunnat utgå ur säo. Tl skall i erforderlig omfattning vidarebefordra de sålunda erhållna uppgifterna till berörda stationer på egen sektion och till tl på andra berörda sektioner.

Här har intagits bestämmelse om hastighet för person-, § 43: 5.
post- och resgodsvagnar.

I detta mom. har inarbetats redan tidigare gällande, i § 43: 6.
cirkulärform meddelade bestämmelser om hastighetsmärkning för godsvagnar. En nyhet är dock, att triangelmärkta vagnar på ångdrivna linjer få framföras med en sth av 50 km i andra godståg än lokalgodståg (på elektrifierad linje är hastigheten i detta fall liksom hittills 40 km).

Ej småbäriga trafikvagnar, som sakna märkning, få gå i tåg med en sth över 70 km, endast efter undersökning och medgivande härtill av sakkunnig tjänstehavare.

För att erhålla större överskådlighet ha befordringsvillkoren för arbetsmaskiner och specialfordon flyttats till en § 43: 7.
särskild bilaga 2.

Enär begreppet triangelstation utgått ur säo, ha alla § 44.
bevakade stationer tåganmälningsskyldighet. Därför är i § 44 föreskrivet, att tpx på station och blp skall tjänstgöra, så länge tåg befinner sig på intilliggande tåganmälningsträcka samt när tåganmälan kan ifrågakomma. Emellertid kan ti, när så utan olägenhet kan ske, i undantagsfall medge, att tkl tjänstgöring på station (men ej tv tjänstgöring på blp) börjar först 15 min, innan tåg tidigast väntas, och upphör redan 5 min efter det tåg avgått från stationen. På en av stationssträckans gränsstationer skall dock tkl alltid tjänstgöra, så länge tåg befinner sig på sträckan. Uppgift om dylika medgivanden skall bekantgöras för all berörd ps, om möjligt i tdtboken del A.

Vid den dagliga inspektionen av bangården skall även § 45: 1.
tillses, att räler med spårledning äro fria från grus, starkare rostbildning och annan isolerande beläggning. Denna inspektion kan av ti på större station i lämplig

omfattning åläggas annan tjänsteman (ej nödvändigtvis stf närmaste man).

I detta sammanhang får framhållas, att vid inspektionen även skall tillses, att lastspårsfrånskiljarna intaga rätta lägen.

§ 46: 4. Överlämningsbok skall föras i full utsträckning på varje station och blp, alltså även på station, där förståndaren i regel själv handhar expedieringen av alla tåg under dygnet.

§ 46: 6. De fall, när ti kan medge undantag från skyldigheten för tpx (plv) att vistas på plattform eller i dess närhet, när tåg är på in- eller utgående på dpl, ha angivits i en särskild bilaga 3.

§ 49: 1. Här har allmänt utsagts, att på de bansträckor, som distriktschefen bestämt, vissa order ges i vko enl. anvisningarna till denna. Däremot nämnes ej vko på de olika ställen i säo, där ordergivning till tåg föreskrives.

§ 49: 2, anm. Den tidigare i »Meddelande nr 2» intagna bestämmelsen, att föraren på den bakre av två verksamma rälsbussar likställes med biträde och därför skall tillställas och kvittera order, har här intagits.

§ 50: 1. Bestämmelsen i § 50: 1, tredje stycket, i 1941 års säo ang. val av tågspår vid möte eller förbigång gäller fortfarande men har uttryckts mer allmänt i 1947 års säo.

§ 50: 2. Här har intet utsagts ang. skärpt uppmärksamhet och hastighet, sedan »tåg kommer» och »beredd» givits. Allmän bestämmelse härom återfinnes nämligen i § 69: 8.

§ 50: 3. I detta mom. har angivits båda de fall, när erhållen order om spårändring ej skall gälla, d. v. s. hit har flyttats bestämmelsen i § 77: 2, sista stycket, i 1941 års säo.

§ 52. Ehuru endast vissa sakändringar genomförts, har hela paragrafen skrivits om, varvid bestämmelserna uppdelats på infartssignal, utfartssignal och försignal.

Betr. *infartssignal* har den momentindelningen gjorts, att mom. 1 handlar om skyddsåtgärder vid bristfällig infartssignal, som ej kan visa tydlig stoppsignal, och mom. 2 om dylika åtgärder vid bristfällig infartssignal, som kan visa tydlig stoppsignal men ej riktig, tydlig och fullständig körsignal till var och en av de tågvägar, för vilka den gäller. Till sistnämnda mom. har även hänförts de likartade fall, när en icke bristfällig infartssignal ej kan visa dylik körsignal, beroende på att »kör» normalt ej kan visas med signalen till det spår, som skall användas,

eller till följd av att fordon finnas i eller för nära tåg-
vägen. Mom. 3 handlar om tillvägagångssättet, när tåg
skall intagas, och mom. 4 behandlar det specialfallet, att
infartssignal saknas.

Mom. 1 är tillämpligt, när infartssignal ej kan visa § 52: 1.
tydlig stoppsignal. Kan lykta ej hållas tänd i semafor,
när nattsignaler skola användas, skall signalen alltså be-
traktas som bristfällig och mom. 1 tillämpas. Det är näm-
ligen oftast ogörligt för tpx att avgöra, om lokps kan se
signal med semaforvingarna på tillräckligt avstånd. § 52: 1,
tredje stycket, i 1941 års säo har därför utgått.

Extra skyddsåtgärder erfordras, när infartssignal fast- § 52: 1.
nat i körställning och tåg ej får intagas på dpl samt lokps
ej fått order härom. I dylikt fall skola två knalldosor
skyndsamt utläggas ca 900 m utanför infartssignalen och
en signalgivare vid infartssignalen visa rörlig stoppsignal
med röd flagga resp. rött sken, tills »tåg kommer» och
»beredd» givits. För det fall att lokps ordergivits, har den
ändringen införts, att signalgivare ej behöver posta vid
infartssignalen; i dylikt fall litar man alltså till ordern
och hjälpsignalmedlets stoppsignal. Ej heller erfordras
dessa extra skyddsåtgärder, när genomfartståg eller tåg
med behovsuppehåll får intagas på dpl men skall kvarhål-
las där; lokps skall nämligen vid signalering enl. § 52 vara
beredd på hinder ej blott enl. § 73 utan även enl. § 74: 2.
Signaleringsförfarandena enl. §§ 52 och 74 få med andra
ord — i motsats till vad hittills gällt — kombineras.

När hinder regelbundet förekommer i eller för nära tåg- § 52: 2.
vägen för rälsbusståg, kan order härom intagas i tdt enl.
§ 73: 2. Om i dylikt fall »kör» ej kan visas med infarts-
signalen på grund av hindret, kan i tdt bestämmas, att
tåget i stället skall intagas endast genom körsignal från
dvärgsignal vid infartssignalen.

Det har ansetts vara mindre lämpligt, att tpx i mörker § 52: 3.
skall visa stoppsignal med rött sken, fört flera gånger
upp och ned, i en situation då tåget ofta ej skall stanna.
Denna olägenhet blir i vissa fall särskilt uppenbar, när
§§ 52 och 74 nu få kombineras. Därför har bestämts, att
txp skall visa rörlig stoppsignal med *grönt* sken. När från
loket svarats med »giv akt», skall tpx visa »framåt», vil-
ket innebär, att tåget får föras förbi infartssignalen.
»Framåt» skall alltså visas, även om »back» egentligen

borde ha givits, på grund av att tåget skjutes eller består av ensamt backgående lok.

Kan tpx ej utan avsevärd olägenhet placera sig så, att signalerna bli väl synliga från loket, får annan tjänstehavare beordras repetera signalerna. Denne tjänstehavare behöver ej längre vara godkänd som tågvägsinspektör. I det fall att signalgivare postar vid infartssignalen enl. mom. 1, anm., kan t. ex. denne behöva anlitas för att repetera tpx signaler.

Den nuvarande bestämmelsen att om signaltelefon finns, föraren skall ringa i denna, om signalering ej sker enl. § 52, återfinnes nu som en allmän bestämmelse i § 72: 10.

§ 52: 4. Postar signalgivare vid yttersta växeln, när infartssignal saknas, skall han visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, tills »tåg kommer» och »beredd» givits. När tåget får intagas, visas därefter »framåt» (även om »back» rätteligen borde ha givits).

§ 52: 5. Order om bristfällig utfartssignal skall liksom hittills alltid ges lokps. Sättet för denna ordergivning har dock ändrats. Ordern skall om möjligt ges på en föregående station, där tåget har fast uppehåll (S10). Har order ej givits till genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, skola bestämmelserna om dylikt tågs klarering vid hinder för avgången tillämpas, d. v. s. tåget får tagas in enl. § 74: 3 och därefter orderges inne på stationen.

§ 53: 3. Även växellyktor i tågväg skola vara tända, när tåg skall framgå på tågvägen.

§ 55. Mom. 8 i 1941 års säo har utgått. Motsvarande bestämmelse framgår emellertid av § 51: 3 och 4.

§ 56: 1. Hittills har gällt, att medgivande av tkl har erfordrats för växling 100 m utanför yttersta växeln i spår, varå tåg väntas på högerspår inom 20 min. Som gräns gäller enl. 1947 års säo stationsgränsen, d. v. s. i regel mitt för infartssignalen för tåg på vänsterspår. Denna ändring har samband med ändringen i § 72: 2.

§ 56: 2. Vid angivande på plan för säkerhetstjänsten av den tidpunkt, då tågvägsinspektion tidigast får påbörjas, skall hänsyn tagas till förhållandena vid de olika tågen eller tågvägarna.

§ 56: 3. Växling på kortare avstånd än ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt skall i regel vara avslutad, när tågvägsinspektion för det ankommande tåget tidigast får

påbörjas. Denna ändring har samband med den nya bestämmelsen i § 73: 1 ang. fel eller hinder på kortare avstånd än ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt.

Den växling, som omnämnes i anm., får nu ske endast om stf medgivit sådan och i plan för säkerhetstjänsten angivit detta. § 56: 3. anm.

Har styrelsen medgivit undantag från bestämmelsen ang. tågs samtidiga in- eller utfart vid station, skall uppgift härom intagas i tdtboken och i instruktion för säkerhetsanläggningen. § 57.

Begreppen »förkortad tåganmälan» och »enkel tåganmälan» ha utgått. Bestämmelserna i § 59: 2, andra och tredje st. samt mom. 10 i 1941 års säo ha flyttats till § 88. § 59.

Villkorligt upplåtande av tåganmälningssträcka vid möte, vilket i nya säo — liksom i dagligt tal — benämnes »då-klart», får lämnas utan att mötesstationen frågat härom. Ej heller behöver tidsbegränsningen på 15 min iakttagas. »Då-klart» får emellertid förekomma endast vid s. k. spetsmöte, d. v. s. då försening kan befaras, om »klart» för det andra tåget ej anmäles, förrän »0 in i N» erhållits för det första. § 59: 2.

»0 ut» får på vissa tåganmälningssträckor anmälas i förväg, även om tåget ej beräknas avgå i rätt tid.

När tåg, som enl. tdt skall bestå av rälsbuss, utbytes mot annat tåg, skall detta meddelas i samband med 0 ut-anmälan. Sådant utbyte kan föranleda ordergivning till lokps vid hinder på station, vilket är angivet i rälsbuss-tågets tdt (§ 73: 1). § 59: 2. anm.

Måste tåg i undantagsfall anordnas i båda riktningarna på endast del av tåganmälningssträcka, skall framställning härom göras till styrelsen. § 59: 6.

Bestämmelserna om när tåganmälan skall utväxlas ha ändrats i vissa avseenden. § 59: 7.

Eftersom alla bevakade stationer skola ha tåganmälningsskylldighet, har bestämmelsen i § 60 utgått. § 60.

De skyltar, som skola användas vid hinderanmälan, skola normalt hängas upp på de apparater, varmed tåganmälan utväxlas. I de fall utförlig tåganmälan ej utväxlas, skola de i stället hängas upp på manövreringsanordningen till signal e. d., som hindrar tågs utfart på sträckan ifråga. Ehuru ej utsagt i säo, bör stf om erforder-

derligt reglera denna detalj, t. ex. genom bestämmelse i plan för säkerhetstjänsten.

§ 67: 1. Innan tbfh anmäler eller signalerar »klart för avgång», skall han i förekommande fall inneha även vko.

§ 67: 3. Det normala skall vara, att avgångssignal ej ges till genomfartståg på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk. Ti kan dock i samråd med siö bestämma, att avgångssignal skall förekomma på dylik station, varvid den ges av tkl. I ett fall skall dock tkl på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk alltid ge avgångssignal, nämligen till tåg närmast efter sådant tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrehjulig motordressin, varför tps skall ges order härom på S11. Detta gäller även tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, till vilket tbfh normalt ger avgångssignal. I detta fall skall »0 ut» utväxlas enl. § 59: 7 II. Anledningen härtill är, att rälsbussläpvagn, som gått loss, och motordressin ej med säkerhet påverka spårledningarna.

Efter enkelspårsdrift på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk behöver avgångssignal ej längre ges av tkl på gränsstationerna till det första tåget på vartdera spåret, om tåget är genomfartståg. Har tåget fast uppehåll eller behovsuppehåll skall avgångssignalen ges av tbfh och ej av tkl.

§ 67: 4. Tåg, som medför resande och står vid eller i närheten av plattform och till vilket avgångssignal ej skall ges, får ej sättas igång, förrän tbfh givit »klart för avgång» till föraren. När så erfordras för att varna personer, skall föraren dessutom ge »giv akt» enl. § 14: 1 a.

§ 67: 8. Förare får ej avgå från dpl, utan att såväl han som biträdet i förekommande fall inneha vko. På förarens fråga »Har mötande tåg inkommit?» kan tkl svara antingen genom »klart för avgång» eller, på de stationer ti i samråd med miö bestämt, genom besked i högtalaren enl. bestämmelser i tdtboken.

§ 68. Bestämmelsen om skyldighet för lokps att framföra tåg med skärpt uppmärksamhet och med minskad hastighet och att signalera »tåg kommer» i vissa fall (§ 68: 7 i 1941 års säo) har flyttats till § 69: 7.

§ 68: 1. Den utkik, som tbfh och biträdet skall hålla bakåt vid tågs avgång från dpl, skall fortgå så länge en från dpl event. given stoppsignal kan iakttagas.

§ 68: 5. När tåg stannat på linjen på grund av slangbrott på

tryckluftledningen eller spänningslös kontaktledning, skall avgångssignal ges, innan tåget får fortsätta.

Bestämmelsen i § 69: 1 i 1941 års säo ang. tillfälligt § 69: 1.
överskridande av ett tågs sth har flyttats till str 27.

Sth i lutning har angivits även för motorvagnståg i § 69: 2 a.
bromsgrupp S.

Bestämmelsen i § 69: 2, anm. 1, i 1941 års säo ang.
uppökning av hastigheten före slutet av en lutning har
flyttats till str 27.

Sth i kurva har angivits även för motorvagns- och räls- § 69: 2 b.
busståg.

Bestämmelsen i § 69: 2, anm. 2, i 1941 års säo skall
gälla även i fortsättningen och återfinnes i str 14, 15 och
239.

Hastigheten på högerspåret får vara högst 90 km. § 69: 3 f.

I § 69: 3, anm. 1, har inarbetats en bestämmelse, som § 69: 3,
redan förut funnits i tdtboken del A, nämligen att anm. 1.
när tåg efter uppehåll avgår från huvudtågväg på station,
där utfarts- eller dvärgsignal ej finns framför utfartsväx-
larna, får hastigheten genom dessa ej överstiga 40 km.
Anledningen till bestämmelsen är, att det i detta fall ej
finns någon möjlighet för lokps att kontrollera, att veder-
börande växlar äro låsta.

Nya bestämmelser ang. sth för tåg av bromsgrupp S § 69: 4 a.
ha införts.

Sth för tåg, som består av endast ett eller två F-lok, § 69: 4 f.
får vara högst 110 km.

När infartssignal saknas för tåg på högerspår, skall tå- § 72: 2.
get stanna ungefär mitt för den plats, där tåg på vänster-
spår skall stanna. Anledningen till att tåg ej få framföras
längre är, att tåget då kan komma in på sträcka med
spänningslös kontaktledning.

Skyddsåtgärd i form av hinderanmälan eller stoppsig- § 72: 4.
nalering för tåg, som ej kan intagas på station, erfordras
ej på sträcka med automatisk linjeblockering i bruk utom
för tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av
fyrhjulig motordressin. Anledningen härtill är, att räls-
bussläpvagn, som gått loss, och motordressin ej med sä-
kerhet påverka spårledningarna.

Här har intagits en allmän bestämmelse, att om tåg § 72: 10.
vid ankomsten till dpl trots signalerna »tåg kommer» och
»beredd» måst stanna framför infartssignal i stoppställ-
ning, föraren efter högst 2 min skall ringa upp tpx

i signaltelefon. Härvid skola båda uppge titel och namn samt föraren dessutom tågnummer och signalens beteckning. Har tpx ej påträffats, får hastigheten vid införandet vara högst 20 km.

§ 73. Paragrafen gäller nu endast för tåg med fast uppehåll (oavsett enl. tdt eller enl. på en föregående station erhållen order). Motsvarande bestämmelser för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll finnas i § 74.

§ 73: 1. § 73 skall tillämpas bl. a. när fel eller hinder finns på kortare avstånd än ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt.

§ 73: 2. I två fall skall order ges på en föregående station eller utanför stationen, nämligen

1) när hastigheten ej får uppgå till 30 km och

2) när tåget måste stoppas före den plats, där det vanligen brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, eller före avkortad tågvägs slutpunkt.

Att tåget efter signalerna »tåg kommer» och »beredd» skall framföras med skärpt uppmärksamhet och en hastighet av högst 30 km, framgår nu av § 69: 8.

§ 73: 3. För lättare tåg, d. v. s. tåg med en vagnvikt enl. tdt av högst 300 ton, behöver § 73 ej tillämpas, om det farliga ställe finns minst 100 m bortom den plats, där tågets främre del brukar stanna. En förutsättning härför är, att tåget har fast uppehåll enl. tdt.

§ 74. Paragrafen gäller liksom tidigare endast för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, men omfattar nu även de bestämmelser för nämnda tågslag, som tidigare funnits i § 73. Paragrafen är indelad så, att mom. 1 handlar om hinder på station, churu tåget ej måste stoppas på grund härav, och mom. 2—4 behandla sådana hinder, som kräva, att tåg stoppas på station.

Genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, som på en föregående station erhållit order på S11 om fast uppehåll, skall nu behandlas som tåg med fast uppehåll enl. begreppsbestämningen för dylikt tåg, d. v. s. § 74 är ej tillämplig för sådant tåg. Tåg får dock givetvis ej ges order om fast uppehåll för att därigenom komma ifrån signaleringsförfarandet enl. § 74.

§ 74: 3. Detta mom. behandlar fall, då hindret ej kräver, att tåget stannar före infartstågvägens slutpunkt. Mom. 4 däremot handlar om det fall, att tåget ej får framgå till nämnda slutpunkt.

Förfaringsättet när tåg *går* framgå ända till infartstågvägens slutpunkt, är beroende på vilken tågväg, som skall användas, och dennas utrustning med utfartssignal och försignal till denna.

a) När tåg skall intagas på tågväg utan utfartssignal, gäller i stort sett samma bestämmelser som hittills. Tkl stoppsignalering inne på stationen skall anordnas genast sedan »kör» visats.

b) När tåg skall intagas på tågväg (huvud- eller sidotåg) med utfartssignal men utan försignal till denna, får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits samt tkl kontrollerat, att »stopp» visas från utfartssignalen. En förutsättning för att denna bestämmelse skall få tillämpas, är dock, att lokps i tillräckligt god tid kan se stoppsignal från utfartssignalen. Är så ej fallet, skall ti i samråd med miö bestämma, att även signalering enl. a) skall ske; dylik bestämmelse skall intagas i tdtboken.

c) När tåg skall intagas på huvudtågväg med utfartssignal, som är försedd med försignal i bruk, äro de hittills gällande bestämmelserna tillämpliga.

En nyhet är, att §§ 52 och 74 få kombineras. Om infartssignalen är bristfällig, får alltså tåget tagas in genom signaleringsförfarandet enl. § 52: 3, varefter signaleringen fortsätter enl. § 74. Detsamma gäller, när infartssignalen, trots att den ej är bristfällig, icke kan visa »kör» till det spår, som skall användas, och när infartssignal saknas.

§ 74: 3,
anm. 2.

Får tåget på grund av hindret ej framgå till infartstågvägens slutpunkt, skall tåget stoppas utanför stationen och lokps ges order där (t. ex. i signaltelefon).

§ 74: 4.

Hittills har gällt, att tl genom en och samma förläggorder kunnat ändra flera möten för ett visst tåg. Detta får nu ej ske.

§ 77.

Känner tkl på den nya mötesstationen till hinder för mötets förläggande till stationen, skall han underrätta tl och avvakta dennes besked, om förläggordern skall kvarstå.

§ 77: 2.

Om det tåg, som skall kvarhållas på den nya mötesstationen, är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll där, kan § 74: 3 bli tillämplig, varför tkl måste se till, att infartssignalen för tåget ifråga visar »stopp» i de fall tåget ej får intagas, förrän »beredd» givits, d. v. s. fall enl. § 74: 3 a och b.

§ 77: 2 c.

- § 77: 4. Kvarhållningsordern kan delges tps på en station före den nya mötesstationen antingen enl. bestämmelse i förläggordern eller efter anmodan av tkl på den nya mötesstationen.
- § 78: 1. Känner tkl på begynnelsestationen för den sträcka, där ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall vara omkastad, till hinder, skall han underrätta tl och avvakta dennes besked, om låtordern skall kvarstå.
- § 78: 4. Tågsättsbyte skall ifrågakomma endast mellan två *likartade* tåg. Ordern, som skall ges tps på båda tågen, skall utfärdas på S11.
- § 79. Ett exempel på fall, där först § 79 och därefter § 77 skall tillämpas, har inarbetats i denna paragraf.
- § 80. Bestämmelsen i § 80 har utgått, enär tkl enl. § 49: 1 skall underteckna alla order.
- § 81: 1. Två exempel ang. enkelspårsdrift på dubbelspår ha inlagts i mom. 1.
- § 81: 3. Vid kontroll av möten under enkelspårsdriften gäller icke »timregeln» enl. § 35: 2 b, varför här utsagts, att kontroll skall ske oavsett tids mellanrummet. När det gäller första tåg *efter* enkelspårsdriften, är däremot nämnda regel tillämplig, såsom framgår av mom. 2, anm.
- § 81: 4. Här har angivits hur det skall förfaras, när extratåg *anm.* anordnas efter enkelspårsdriftens sista tåg eller när tåg på grund av försening kommer att gå efter detta.
- § 81: 5. Bestämmelserna ang. enkelspårsdrift på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk ha förtydligats.
- § 82. Paragrafen har för att underlätta inlärandet indelats i grupper alltefter den bps, som avses. Därför har innehållet i den tabell, som hittills funnits i paragrafen och som berört flera personalgrupper, delats upp på flera moment.
- § 82: 8. I tabellen har påpekats, att om tågförsening minskas med mer än 5 min, t. ex. genom tidinkörning, ny under rättelse skall lämnas till vägvakt.
S10 behöver ej lämnas lokps och tillsyningsman, om vägvakt ej underrättats om vut.
- § 83: 1. Av skäl, som angivits vid § 72: 4, erfordras skyddsåtgärder enl. § 83: 1 på sträcka med automatisk linjeblockering i bruk endast för tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrhjulig motordressin.
- § 83: 2. Backning för att taga ny fart får ske endast kortare sträcka.

Backning tillbaka till närmaste station eller för att taga ny fart får ej ske, om order erhållits ang. A-arbete efter tåget eller om vagnavkoppling skett på linjen.

Den signalgivare, som skall finnas när tåg backar till station, skall gå ca 900 m — hittills omkring 700 m — före tåget. Vid bevakad dpl skall signalgivaren — ej som hittills tbfh — införskaffa besked av tv där, att såvitt denne vet hinder ej finns för fortsatt backning.

Utlagda knalldosor få ej betraktas som oförklarlig stoppsignal. § 83: 3.

Mom. 4 i 1941 års säo har utgått. § 84.

Enl. § 84: 1 åligger det tbfh att i ifrågavarande situation: § 84: 1.

a) omedelbart ombesörja stoppsignalering,

b) ombesörja dels att hjälp lämnas personer, som äro skadade eller i fara, dels att olycka genom skadad eldriftledning förebygges samt

c) själv underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg; begäran skall göras enl. S15 (företvarande 88 N).

Enl. § 20 skola åtgärderna vidtagas i angiven ordningsföljd. Det bör dock observeras, att tbfh skall »ombesörja» åtgärderna a) och b) men själv utföra åtgärd c). Med hänsyn till att även åtgärderna enl. b) och c) kunna vara brådskande, bör tbfh i de fall flera tjänstehavare finnas på tåget — vilket ju i regel är fallet — om möjligt anmoda dessa att utföra åtgärderna enl. a) och b) samtidigt som han själv avklarar åtgärd enl. c).

Det bör beaktas, att vid dubbelspårdrift stoppsignalering i vissa fall kan behöva anordnas först på det spår, som vederb. tåg ej använder.

Kan hjälptåg ej utsändas från någondera av gränsstationerna för den stationssträcka, där det hjälpbehövande tåget befinner sig, skall tkl på den gränsstation, som anmält hinder, varsko närmaste station, där lok finns, och dessutom närmaste hjälpvagnsstation på ömse sidor. § 84: 2.

När fordon kvarlämnas på linjen, skola de såväl bromsas som förstängas. § 84: 3.

Har större föremål eller buffert fallit ned från tåg eller misstänker tpx att så skett, skall innan klarhet vunnits även småfordonsförare underrättas härom. § 85: 4.

När det skall bestämmas, om viss dpl får lämnas obevakad, skall ti samråda endast med siiö men ej med biö. § 87.

Bestämmelserna om de fordringar, som anordningarna på en dylik dpl skola fylla, ha flyttats från § 89 till str 23, kap. XV.

§ 88. I denna paragraf ha sammanförts bestämmelserna i § 59: 2 och 10 samt § 88 i 1941 års säo.

§ 88: 2. I motsats till vad som tidigare bestämts i »Meddelande nr 1» ang. § 59: 2 i 1941 års säo skall bevakning för ett tåg enl. § 88: 2 b kvarstå, även om mötet (förbigången) bortfaller på grund av att det andra tåget inställes.

§ 88: 3. Särskild order på S11 till tps om bevakning ges ej, när tps fått den order, varigenom mötet bestämts på dpl, och ej heller när ordern om bevakning skall ges på dpl ifråga men tåget kan passera denna.

§ 89: 1. Särskild order om spårändring erfordras ej, när annat spår än det normala skall användas på grund av att dpl blivit obebakad. Den tågväg, som skall användas, när dpl är obebakad, skall anges i tdtboken.

§ 90: 1. Bestämmelserna om tilldelning och förvaring av kontrollåsnycklar ha flyttats till str 23, kap. V.

§ 91. Bestämmelserna om tps åtgärder när »Fri genomfart» ej anmälts (§ 91: 3 i 1941 års säo) ha flyttats till § 92: 1 och 2.

§ 92: 3, anm. När en förare erhåller »kör» från infartssignalen vid dpl, som skall vara obebakad för tåget, först sedan »tåg kommer» och »beredd» givits, är han berättigad räkna med att bevakning upptagits på dpl ifråga. Därför har i § 92: 3, anm., bestämts, att om infartssignal vid obebakad dpl är beroende av bommar och dessa ej hinna fällas, förrän tåget givit ovannämnda signaler, tåget ej får fortsätta, förrän föraren fått besked om orsaken till stoppsignalen.

§ 94: 2. Är huvudsignal bristfällig på annat sätt, än att lykta i semafor ej kan tändas, får dpl ej lämnas obebakad.

§ 94: 3, anm. »Fri genomfart i NN» skall ej anmälas på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk.

§ 95, anm. Bestämmelserna i § 95 skola ej tillämpas på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk.

§ 96, anm. Vso får ej undertecknas, när möte förlagts till en eljest obebakad dpl, förrän bestämmelserna i § 96 ang. åtgärder vid bevaknings återupptagande iakttagits.

§ 97: 3. Även A-fordonsfärd får på bispår ordnas enl. förenklade bestämmelser, som fastställas av ti.

§ 98. Paragrafen skall gälla även för lokomotor i tågtjänst

men däremot ej för koppellok, vilka enl. § 64: 1 få vara enbemannade.

Bestämmelsen i § 98: 4 i 1941 års säo ang. förbud att sätta säkerhetsgreppet ur funktion, har flyttats till str 27, och föreskriften om åtgärder i det fall, att föraren blir oförmögen att tjänstgöra, har utgått. § 98: 4.

När stopp- eller avgångssignal skall ges till enbemannat lok, skall föraren vid behov gå över till lokets andra sida.

Bestämmelsen ang. underrättelse till föraren, när bromsprovet utförts för tåg utan särskild tbfh, har flyttats till str 254 Bt, art. 43. § 99: 2 f.

§ 99 skall gälla även för tåg framfört av lokomotor. § 99: 3.

Förteckningen över de bandelar, där § 100 tillämpas, har utgått ur säo. § 100.

Avståndet har ändrats från 600 till 700 m. § 100: 1, anm.

Vid bdisp och A-fordonsfärd få stoppsignalerna placeras i huvudspåret på gränsplats, endast om avståndet mellan bdisp (A-fordonet) och signalerna *hela tiden* blir minst 700 m. Eljest, t. ex. om fordon i vut skola införas till gränsplats, skola signalerna placeras på erforderligt avstånd bortom gränsplatsen. § 100: 2.

Vid möte på gränsplats skall tbfh på det tåg, som ankommer sist, ej anmäla »O in i X». § 100: 4.

Påskjutning får ej ske på del av stationssträcka, när tåganmälan för det tåg, som påskjutes, skall utväxlas på gränsplats. § 100: 4, anm. 1.

Bestämmelse har utfärdats hur »Tåganmälan vid mötesändring» skall tillställas tps. § 100: 6.

Anse de tkl, som fått »Order om mötesändring», att hinder finns för mötesändringen, skall en av dem underätta tl och avvakta dennes besked, om ordern skall kvarstå.

Låtorderns lydelse har ändrats. Vso skall adresseras bl. a. till tps på båda tågen. § 100: 7.

Det har utsagts, att även genomfartståg och tåg med behovsuppehåll få kvarhållas på obehövad dpl, tills B-fordon med motor inkommit dit. Vid dylikt kvarhållande skall tbfh underrätta lokps, som skall lämna kvitto i tåganmälningsboken. § 100: 8.

Högsta antalet fordon, som få tillkopplas framför lok, som drager tåg, har — med hänsyn till att vagnar med flera axlar än 2 ofta användas — ändrats från 10 vagnar till 20 axlar. § 100: 9.

- § 100: 10. För låsning av växlar och spårspärrar på tillfälligt obehållad dpl på § 100-bandel skall användas OK16-nyckel i stället för K16-nyckel. Nyckeln får handhavas endast av tpx själv. Anledningen härtill är, att under den tid dpl är tillfälligt obehållad, växlar och spårspärrar på dpl ej få rubbas (se § 94: 4), varför det ej ansetts lämpligt att ha dessa låsta med K16-nyckel, som ju medföres av alla tbfh på § 100-bandelar.
- § 101: 1. Här har angivits de åtgärder, som skola vidtagas, när maskineriet till lokomotor eller rälsbuss i tjänst lämnas utan tillsyn.
- § 101: 3. Det har bestämts, att rälsbuss skall ha säkerhetsgrepp.
- § 101: 4. Högst 2 rälsbussar (2- eller 4-axliga) få ingå i ett rälsbusståg. I tåg med en buss får endast en släpvagn och i tåg med två bussar högst två släpvagnar medföras. Med »rälsbuss» avses endast fordonet som sådant, ej såsom hittills även flera rälsbussfordon. Med hänsyn till det ökade antalet fordon, som medgivits i rälsbusståg, har begreppet tvillingbuss utgått.
- § 101: 5. Kan förare på tåg, som framföres av rälsbuss av klass B, se, att bommar (grindar) stänga över vägen, skall »tåg kommer» ej ges.
- § 101: 6. Bestämmelserna ang. sth för rälsbusståg ha ändrats.
- § 101: 7. Endast 2-axlig släpvagn utan resande får gå obromsad i rälsbusståg.
- § 101: 8. I rälsbusståg med två förare skall summertelegraf finnas i de förarhytter, som användas.
- § 101: 9. Släpvagn får gå var som helst i rälsbusståg, främst i rörelseriktningen dock endast i undantagsfall och endast på kortare sträcka.
- § 101: 10. Vid dpl, där rälsbusståg har behovsuppehåll och där tpx eller plv tjänstgör för tåget, skall tpx (plv) ge stoppsignal, om uppehåll erfordras för avhämtande, och avgångssignal, om dylikt uppehåll ej erfordras. Visas avgångssignal, ehuru resande eller gods finns att avlämna, skall bussen likväl stanna.
- § 101: 11. Styrelsens medgivande skall inhämtas för att få anordna följtåg, varvid styrelsen utfärdar erforderliga bestämmelser.