

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket  
den 15 juni 1952

*Särtryck nr 2*

---

---

## TILLÄGG A

TILL

SÄKERHETSORDNINGEN

VID

STATENS JÄRNVÄGARS NORMALSPÅRIGA  
BANDELAR

---

Gäller fr. o. m. den 1 augusti 1952 på bandelen Boden C—gränsen mot Norge med bilinjerna till Koskullskulle och Malmberget.

# TILLÄGG A

## TILL

### SÄKERHETSORDNINGEN

#### (SÄO)

Gäller fr. o. m. den 1 augusti 1952 på bandelen Boden C—gränsen mot Norge med bilinjerna till Koskullskulle och Malmberget.\*

#### § 29.

Mom. 1 skall lyda sålunda:

1. Bdisp, som ej avser vut för stations räkning, skall begäras enl. S1 hos tkl på en av de stationer (gränsstationerna), som begränsa den bansträcka, varå bdisp skall ske; vid vut om möjligt på den gränsstation, varifrån fordonen skola utföras. Måste samtidigt kontaktledningen fränkopplas, skall bdisp omfatta hela den spänningslösa sträckan. Bandis-  
position  
(bdisp).

I följande fall skall tkl begära medgivande till bdisp av tl:

när ti så bestämt,

när bdisp beräknas hindra tågs gång,

när bdisp skall omfatta mer än två stationssträckor i följd eller

när tkl tjänstgöringstid ökas.

Sedan tl medgivit bdisp, skall S1 genom tkl försorg delges berörda stationer, även underrättelsestationen, samt bm och vid behov ledm.

Erfordras ej medgivande av tl, skola alla tkl på den bansträcka, varå bdisp skall ske, i samråd besluta om bdisp kan medges. Kan den medges, skall tkl på den station, där bdisp begärts eller för vars räkning bdisp skall ske, teckna medgivandet på S1, ombesörja, att tl underrättas och att S1 delges berörda stationer, även underrättelsestationen, samt bm och vid behov ledm.

Tkl få även medge bdisp för avkoppling från tåg, om så kan ske utan oläglig tågförsening.

#### § 30.

Mom. 6, första stycket, skall lyda sålunda:

6. C-arbete skall begäras enl. S2 hos tkl på en av de

\* I tågledningshänseende gälla dock på linjen Vassijaure—gränsen mot Norge särskilda bestämmelser.

stationer (gränsstationerna), som begränsa den bansträcka, varå arbetet skall ske.

Beräknas C-arbetet hindra tågs gång eller skall det omfatta mer än två stationssträckor i följd, skall tkl begära tillstånd till arbetet hos tl. Sedan tl lämnat tillstånd till C-arbetet, skall S2 genom tkl försorg delges, den som hos tkl begärt arbetet, den andra gränsstationen, mellanliggande dpl och platsbefälet vid berörd lokstation eller liknande anläggning.

Erfordras ej tillstånd av tl, skola alla txp på den bansträcka, varå arbetet skall ske, i samråd besluta om arbetet kan medges. Kan det medges, skall tkl på den station, där arbetet begärts, ombesörja, att tl under rättas och att S2 delges, den som hos tkl begärt arbetet, den andra gränsstationen, mellanliggande dpl och platsbefälet vid berörd lokstation eller liknande anläggning.

### § 35.

Mom. 4 skall lyda sålunda:

4. S4 kvitteras på S6 på sätt där anges. Tkl på nedan angivna stationer skall kvittera:

- a) station, som skall lämna tåget tdt,
- b) ordergivningsstation, som skall delge tåg order, när extratåget går och
- c) underrättelsestation, vars underrättelsesträcka beröres av tåget.

I följande fall skall dock S4 kvitteras av tkl på alla berörda stationer — även obevakade, om tl ej bestämt annat:

när S4 utsändes tryckt eller stencilerad och när S4 gäller tåg, som består av endast lok och spårundersökningsvagn Bo7 nr 2812; i dylik tdt skall intagas följande anm: »Bromsvikten otillräcklig för bestämd sth, varom bps skall lämnas besked vid underrättelse enl. § 82».

Tl skall övervaka, att kvitto enl. ovan inkommit från underrättelsestation, innan tåget skall gå på underrättelsesträckan, och från tågets utgångsstation, innan tåget skall gå därifrån, samt från övriga stationer, innan tåg-anmälan, tågklarering eller ordergivning, som berör tåget, skall ske.

## § 49.

Mom. 3, sista stycket, skall lyda sålunda:

Skall kontrollstation lämnas obevakad, skall tkl där underrätta ordergivande station samt anmoda närmaste station, som tidigare berörs av tåget, eller om tåget skall ges ordern där, närmaste station (blp) åt motsatt håll att ombesörja kontrollen. I dylikt liksom även i annat fall, när order måste ges på gränsstation vid början av den stationssträcka, där ordern skall tillämpas, får kollationering av tågs ordningsföljd ej ske, förrän besked om verkställd ordergivning erhållits.

## § 59.

Mom. 1—4 skola lyda sålunda:

1. Tåganmälnings skyldighet tillkommer alla stationer och blp, som äro bevakade. Tåganmälnings skyldighet. Tåg-anmälan.

*Anm.* Ang. ändring i dpl bevakningsskyldighet, se § 88.

2. När tåg avgått från station (blp), skall därifrån *genast* anmälas »0 ut» till närmaste station (blp) i tågets farriktning.

*Anm.* När »0 ut» anmäles för tåg, som enl. tdt skall medföra vagnar men utgöres av ensamt lok eller omvänt eller som medför vagnar att avkopplas på tåganmälningssträckan, skall detta meddelas. Detta gäller även, när tåg, som enl. tdt skall bestå av rälsbuss, utbytes mot annat tåg.

Sedan tpx kontrollerat, att hela tåget inkommit till station (blp), att slutsignal medföres, när så skall ske, och att infartssignalen visar »stopp», skall »0 in i N» snarast möjligt anmälas till den dpl, varifrån »0 ut» erhållits, samt till övriga dpl, som för att trygga tågrörelsen måste få kännedom härom.

Avvikelser från tidsbestämningarna för avlåtande av tåganmälan kunna föranledas av att tkl tjänstgöringstid inskränkts enl. § 44.

3. »0 in i N» får anmälas endast av tpx *själv* eller på dennes order i varje särskilt fall. Dylik order ges om möjligt genom att tpx antecknar sin signatur på vederb. plats i tågföljdsboken, eljest muntligen, varvid ordern snarast möjligt skall bekräftas på nämnda sätt. Anmälan skall mottagas av tpx *själv*, när nästa tåg på bansträckan skall avsändas från stationen (blp).

4. Behöver »0 ut» återkallas, skall detta formuleras sålunda: »Anmälan 0 ut återkallas», varvid erforderliga upplysningar lämnas.

Mom. 7 utgår.

### § 62.

Paragrafen skall lyda sålunda:

Tåg-  
följdsbok.

Tåganmälan och hinderanmälan m. m. skola införas i tågföljdsbok (bl 359 G) enl. anvisningarna till denna, varvid särskild sida skall användas för varje angränsande tåganmälningssträcka.

När tkl (tv vid blp) börjar tjänstgöra — även när han avlöser annan tkl (tv) — skall han i tågföljdsboken införa alla de tåg (pålok) och bdisp, som enl. tågor-  
dningen och överlämningsboken förekomma under hans oavbrutna tjänstgöring. Därefter skall tkl (tv) snarast möjligt kollationera dessa anteckningar i tågföljdsboken med de anteckningar, som gjorts av tkl (tv) vid tåganmälningssträckans andra gräns. Överensstämma ej deras anteckningar och kunna de ej enas om tågföljden, får berörda tåg ej avsändas, förrän frågan om tågföljden avgjorts av tl.

Kollationering av tågföljden får ske endast för den tid, som båda tkl (tv) oavbrutet tjänstgöra samtidigt.

När endera eller båda tkl (tv) skola avlösas, innan alla kollationerade tåg (bdisp) klarerats, skola alla ej avslutade anordningar strykas, varefter ny anteckning göres. Ett tåg, som befinner sig på berörd stationssträcka (en ej avslutad bdisp) skall härvid med angivande av »0 ut» (»B-disp ut») medtagas på båda stationerna. Ny kollationering skall göras av tillträdande tkl (tv).

### § 67.

I mom. 2 skall sista stycket lyda sålunda:

»tkl ha tillsett, att tågens ordningsföljd enl. tdt ej ändras utan att bestämmelserna i §§ 76—78 iakttagits».

I mom. 6 skall efter »lokalgodståg» i första och sista stycket tilläggas »(malmdirektgodståg)».

Mom. 7 skall lyda sålunda:

7. Har vid tågs avgång från station (blp) »0 in i N» ej kunnat erhållas från nästa station (blp) för närmast föregående tåg eller har kollationering av tågföljden ej kunnat ske, får tåget likväl avsändas, om intet inträffat,

som ger tpx anledning befara, att hinder finns för tågets säkra framförande. Tpx skall härvid iakttaga följande:

a) tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg får ej ändras utan order av tl,

b) om möjligt höra efter med station längre bort, om närmast föregående tåg, som går i samma riktning, i sin helhet inkommit dit; kan sådan upplysning ej erhållas, får tåget ej avsändas, förrän 35 min förflutit, sedan gångtiden på tåganmälningsträckan utgått för det närmast föregående tåget, räknat från den tidpunkt, när detta utsändes på sträckan,

c) tps skall ges order på S10, om »0 in i N» ej erhållits från närmaste eller längre bort belägen station för det tåg, som gått närmast före. Har sådan anmälan erhållits från längre bort belägen station eller har kollationering av tågföljden ej kunnat ske, skall på S10 anges, att »klart 0 till N» ej kunnat erhållas. Är det tåg, som skall avgå från stationen (blp) extratåg, skall tpx höra efter hos tl, om nästa station givits order om tågets gång. Har station (blp) ej delgivits ordern, skall även detta anges på S10,

d) tl skall snarast möjligt underrättas.

Skall möte ske på station, med vilken ovan nämnd tåganmälan eller kollationering av tågföljden ej kan ske, och har denna station varit obevakad för närmast föregående tåg, får tåg ej avsändas mot stationen ifråga, förrän tl ändrat mötet eller givit order om att det ena tåget skall gå till stationen och tbfh tillkalla tkl där, innan det andra tåget avsändes mot stationen. Order på S10 enl. ovan skall lämnas tps.

## § 75.

Efter mom. 1 tillkommer följande stycke:

Underrättelse om tågförsening skall lämnas även övriga berörda stationer på sätt ti bestämt.

## § 77.

Paragrafen skall lyda sålunda:

Skall möte genom enstaka order förläggas från en station till en annan station gäller omstående.

*Ändring  
av möte  
genom en-  
staka or-  
der.*

**1.** Anser tkl, att möte mellan ett försenat tåg (01) och annat tåg (02) bör ändras, skall han genast undersöka, om mötet kan ske på stationen (N). Kan detta ske, skall han snarast möjligt samråda med tkl på den förutvarande mötesstationen (F) om mötets förläggande till N. Kan mötet ej ske i N, skall tkl där meddela detta till tkl på den station, dit mötet i stället anses böra förläggas; tkl på sistnämnda station skall därefter förfara på samma sätt som tkl i N o. s. v., tills överenskommelse träffats med tkl i F om ny mötesstation. Kan sådan överenskommelse ej träffas, skall tkl i F hänskjuta frågan till tl för avgörande.

**2.** Har överenskommelse träffats mellan tkl om ny mötesstation (N), skall tkl där,

*Anm. 1.* Har N varit obehållad, skall tkl förvissa sig om att 01 ej redan passerat stationen.

**om 01 har inkommit på stationen,**

ge tps kvarhållningsorder (S9) och därefter avsända verkställighetsorder (vso) enl. S8.

*Anm. 2.* På utgångsstation eller station med skilda bangårdar, där vso måste utfärdas, innan kvarhållningsordern kan delges tps, skall stf i plan för säkerhetstjänsten föreskriva åtgärder i syfte att säkerställa tågets kvarhållande.

**om 01 ej har inkommit på stationen,**

såvitt möjligt anmoda annan lämplig station, där 01 har fast uppehåll, att ge tps kvarhållningsorder.

I. Skall kvarhållningsorder ges tps på 01 på station före N, utfärdar tkl vso.

01 skall intagas i N enl. § 74: 3, om 01 är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll och 02 ej har inkommit; eljest får 01 intagas utan vidare.

II. Skall kvarhållningsorder ges tps på 01 i N, skall tkl genast utfärda sådan order.

Tkl skall därefter (undantag, se anm. 4),

a) *om 01 skall intagas på tågväg utan utfartssignal,* tillse, att infartssignalen visar »stopp», och utfärda vso.

När 01 skall intagas, får infartssignalen ej ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl skall därefter visa stillahållen stoppsignal med röd flagga resp. rött sken. När loket kommit innanför stationsgränsen, och lokps iakttagit stoppsignalen, ges ånyo

»beredd». Visar tkl fortfarande stoppsignal, skall tåget stanna kort framför denna. Upphör tkl att visa stoppsignal, får tåget framföras, tills tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken.

b) om 01 skall intagas på tågväg med utfartssignal men utan försignal till denna,

skall tkl tillse, att infarts- och utfartssignalerna visa »stopp», och utfärda vso.

När 01 skall intagas, får infartssignalen ej ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, när 01 skall stoppas.

Anm. 3. Tkl skall visa stillahållen stoppsignal enl. a) ovan, om så betämts i tdt-bokens del A med hänsyn till utfartssignalens siktbarhet.

c) om 01 skall intagas på huvudtågväg med utfartssignal, som är försedd med försignal i bruk, skall tkl tillse, att utfartssignalen visar »stopp» och utfärda vso.

01 får intagas utan vidare. Tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, när 01 skall stoppas.

Anm. 4. Har 02 inkommit till N, får 01 intagas utan vidare, om 01 har fast uppehåll där.

3. Kvarhållningsorder skall alltid delges tps omedelbart efter det tåget har stannat.

Vso sändes till F och mellanliggande stationer. Tkl i F skall lämna vso till tps på 02.

Anm. Har kvarhållningsorder eller vso ej hunnit delges 01 resp. 02, och förlägges mötet åter till F, skall ingendera orden delges tågen.

4. Order om spårändring i N får ges för 02 i vso och för 01 i kvarhållningsordern. Enl. § 50:4 skall orden ej gälla, om mötet ånyo ändras och tps i förväg fått order härom.

## § 78.

Paragrafen skall lyda sålunda:

Skall ordningsföljden mellan två tåg, som gå i samma riktning, ändras genom enstaka order, gäller nedanstående.

1. Anser tkl, att ordningsföljden mellan ett försenat tåg (02) och annat tåg (04) bör ändras vid stationen, skall han genast undersöka, om ändringen kan ske där

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



(begynnelsestationen för den ändrade ordningsföljden). Kan detta ske, skall han snarast möjligt överenskomma härom med tkl på den andra gränsstationen för den bansträcka, där tågen skola gå i ändrad ordningsföljd (slutstationen A).

2. När överenskommelse träffats enl. mom. 1, skall tkl på begynnelsestationen sända vso (S8) till A och mellanliggande stationer enl. formuleringen: »Tåg 02 går efter 04 till A». Vso innebär, att 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.

### § 79.

Tågklare-  
rarens  
(tkl) och  
tågleda-  
rens (tl)  
ingripande  
vid möte,  
som ej  
är angivet  
i tågs tid-  
tabell (tdt).

Paragrafen skall lyda sålunda:

Har möte ej angivits i ett tågs tdt, när tidsmellanrummet mellan tågen på mötesstationen överstiger en timme, men blir mellanrummet på grund av försening e. d. mindre, skall tkl på den station, där dylikt möte äger rum, ombesörja att tps ges mötesorder på S9.

I andra fall, när möte uppkommer på station, utan att detta är angivet i tdt, skall tl ge order härom till mötesstationen.

### § 83.

I mom. 1 skall *första meningen* lyda sålunda:

»1. Har tåg stannat på linjen av annan orsak, än att tåget ej kunnat tagas in på station, och beräknas hela tåget kunna gå med eget lok till nästa station men ej komma dit, förrän gångtiden på tåganmälningssträckan överskridits med 30 min, räknat från det tåget utsändes på sträckan, skall tbfh underrätta lokps och ombesörja följande åtgärder till skydd för tåget.»

Anmärkningen sist i mom. 1 skall lyda sålunda:

E | »Anm. Är orsaken den, att kontaktledningen blivit spän-  
ningslös, behöva knalldosorna ej utläggas förrän tidsför-  
lusten närmar sig 30 min.»

Mom. 2, första stycket, skall lyda sålunda:

»2. Har tåg stannat på linjen och kan det endast backa till närmaste station eller kan det endast genom backning högst 1 000 m bortom stigningens början för att få ny fart, åter fortsätta, får backningen ske, endast om föraren anser, att denna ej kan medföra fara, och endast om order ej erhållits ang. A-arbete eller vut efter

tåget på linjen. Backningen skall ske med en hastighet av högst 10 km och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger. Tåget får ej med någon del föras förbi automatisk blp, förrän tbfh fått tillstånd av tkl vid den station, mot vilken backningen sker.»

### § 95.

Paragrafen skall lyda sålunda: Saknas »Fri genomfart i NN» skall tkl ombesörja, att lokps ges order på S10.

*Åtgärder på station, när »Fri genomfart» ej anmälts.*

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket  
den 15 juni 1947

*Särtryck nr 2*

---

---

## TILLÄGG B

TILL

# SÄKERHETSORDNINGEN

VID

Statens järnvägars normalspåriga bandelar.

---

*Att i angivna fall tillämpas vid krig eller krigsfara.*

**Bestämmelser om ändringar i såo att tillämpas i angivna fall vid krig eller krigsfara.**

*Ändring nr 1.*

I § 7, III, tillkommer efter anm. 3:

Vid mörkläggning skall ljusöppningen i fig. 9 b vara täckt, så att två ofärgade ljuspunkter visas i lodrät linje.

*Ändring nr 2.*

Sist i § 15, B, tillkommer:

Vid mörkläggning samt vid tillämpning av militärtdt skall *en* slutsignallykta eller *en* skärm användas, uppsatt på vänstra sidan i tågets farriktning, när loket är enbemannat, eljest på högra sidan. Fast anbragta slutsignallyktor på motorvagnståg få dock användas på båda sidorna.

*Ändring nr 3.*

Sist i § 22 tillkommer:

*Anm.* Om tillhandahållande av tdt vid tillämpning av militärtdt, tills tdtböcker utlämnats, se ändring nr 6.

*Ändring nr 4.*

I § 27 tillkommer ett nytt mom. enl. följande:

6. Har banan belagts med stridsgas, skall den som observerat detta, skyndsamt underrätta tkl på den station, där gasbeläggningen iakttagits, eller, om iakttagelsen gjorts på linjen, tkl på en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor. Finns på stationssträckan obebakad station *utanför* det gasbelagda området, skall underrättelsen lämnas även till denna, om så kan ske, och bevakning upptagas där. Tkl, som iakttagit eller underrättats om gasbeläggning, skall meddela detta, om gasbeläggningen skett på linjen, till tkl på närmast bortomvarande station och, om gasbeläggningen skett på egen station, till tkl på angränsande stationssträckors andra gränsstation samt i båda fallen även till tl. Varje station, som fått kännedom om gasbeläggning på angränsande stationssträcka *men ej på egen station*, skall upptaga bevakning, om sådan ej

föreligger och, om tjänstgöringen enl. § 44 inskränkts för tkl, denne inträda i tjänst. Är tåg på stationssträcka, som beröres av gasbeläggning, på väg mot denna, skall tåget om möjligt stoppas på linjen och underrättas. Tåg får ej avsändas mot det gasbelagda området utan tl order. Tps på tåg, som från station skall avsändas mot gasbelagt område, skall ges order om gasbeläggningsen (S10).

Har gasbeläggningsen drabbat bevakad dpl, skall, om dpl får lämnas obevakad enl. § 87, bevakningen upphöra eller, om dpl ej får lämnas obevakad, en tågväg klargöras för genomfart, allt förutsatt — betr. dpl med avslutande linje (linjer) — att tåglägena medge att dessa åtgärder vidtagas.

Tl äger avgöra, om tåg får framföras genom gasbelagt område och bestämma, om uppehåll för trafikutbyte skall göras utanför det gasbelagda området eller om tåget skall framgå till nästa ej gasbelagda dpl.

När tåg går genom gasbelagt område, skola alla dörrar, fönster, ventilationsanordningar o. d. vara väl tillslutna, varjämte föraren under skärpt uppmärksamhet på bana och signaler skall framföra tåget med för bansträckan och tåget självt gällande sth. Ps på ånglok skall därvid ha gasmask påtagen.

Så snart gasfaran upphört, skola de dpl, som enl. ovanstående underrättats om gasbeläggningsen, och tl underrättas.

Har tåg framförts genom ett med *senapsgas* belagt område, skall den rullande materielen snarast möjligt saneras enl. särskilda föreskrifter.

Äro såväl järnvägstelefon- som rikstelefonlinjerna (järnvägstelegraflinjerna) brutna, så att stationerna ej kunna komma i förbindelse med tl, skall tkl på den station, varifrån tåget skall utgå på det gasbelagda området, övertaga tl befogenhet enl. ovan.

#### Ändring nr 5.

I § 33 tillkommer ett nytt mom. enl. följande:

12. Vid krig eller krigsfara skall förare av småfordon, då detta närmar sig bevakningsföremål (t. ex. bro, tunnelmynning e. d.), där föraren kan vänta, att skyddsbevakande militär- eller polispost finns, hålla utkik efter denne samt minska hastigheten så, att fordonet på event. stoppsignal av posten kan stanna ca 25 m framför denne.

Som stoppsignal skall härvid anses varje signal, tecken eller åtbörd mot fordonet att stanna, t. ex. »färdigställning», »anläggningsställning», uppsträckning av ena armen e. d. Färden fortsättes, sedan posten medgivit detta muntligt eller med lämpligt tecken eller åtbörd, t. ex. genom att posten vinkar till sig fordonet.

Kan föraren, då fordonet nalkas bevakningsföremålet, ej upptäcka någon post, skall han under fortsatt utkik bibehålla den minskade hastigheten ca 40 m bortom bevakningsföremålet. Uteblir stoppsignal från post enl. ovan, får färden därefter fortsättas som vanligt.

*Anm.* Ger bevakningspost signal, som liknar »varsamhet», »klart», »framåt» e. d., kan denna ej med säkerhet förut sättas äga sin innebörd enl. säo. Till posten bör ej ges sådan järnvägssignal, om vars innebörd han måste anses sakna kännedom.

#### Ändring nr 6.

I § 35 tillkommer efter mom. 1 följande:

1 a. Vid tillämpning av militärtdt skola grafiska militärtdt användas, tills tdtböcker utlämnats, dock med följande undantag. Till tps skall tdt utlämnas för varje (även ordinarie) tåg på sätt som stadgats i § 36:2 för extratåg, men utfärdade på sätt anges nedan. Till sådan bps, som enl. biö beprövande ej lämpligen anses böra tilldelas grafiska militärtdt, skall i stället utlämnas genom biö försorg upprättade tågordningar för resp. bansträckor.

Betr. de grafiska militärtdt gäller i dylikt fall, vad i mom. 1 stadgats om tilldelning och kvittering av tdtbok samt tillhandahållande av tågordning. Avskrift av tågordningen skall dock ej insändas till ti, enär sådan enl. särskilda föreskrifter utarbetats och insänts för granskning, redan innan militärtdt skall tillämpas.

Tdt, som tillställs tps, skall bestå av avskrivet eller mångfaldigat exemplar av den i manuskript till tdtboken intagna tdt för tåget.

#### Ändring nr 7.

*Anm.* till § 36:1 erhåller nr 1. Efter denna tillkommer följande:

*Anm.* 2. Vid tillämpning av militärtdt kommer S5 mt (se sid. 11) i regel att användas i stället för S5. I så fall behöver S6 ej användas vid kvittering.

*Ändring nr 8.*

Efter § 36:2 tillkommer:

*Anm.* Vid tillämpning av militärtdt sker delgivning av order på S5 mt genom utdrag på S5, varvid på raderna för anmärkningar anges transportnummer, tågsättslitt. o. s. v. enl. tl order. Betr. överlämnande till tps av tdt för extratåg, se ändring nr 6 ovan.

*Ändring nr 9.*

Efter § 37:1 tillkommer:

*Anm.* Ti får i undantagsfall bemyndiga tkl att ge order om påskjutning även på hel stationssträcka eller längre. Order enl. mom. 2, andra stycket, skall då lämnas skriftligen.

*Ändring nr 10.*

Efter § 39:3 tillkommer:

*Anm.* Vid tillämpning av militärtdt får i tåg av bromsgrupp G vid en hastighet av 51—60 km medföras högst 120 axlar, även om skruvbromsar användas i tåget.

*Ändring nr 11.*

Efter § 41 tillkommer:

6. Vid tillämpning av militärtdt kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 2, första stycket, och mom. 5 framföras särskilda tåg, som bestå av endast lok, dock att i dylikt tåg får medföras även andra tågfordon än lok.

Tåg med mer än två lok, kopplade intill varandra eller åtskilda av mindre än 14 axlar under andra fordon än lok, får ej framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 35 m; tåget skall i stället kopplas isär och högst två lok i sänder föras över bron (viadukten) med ett avstånd av ca 100 m mellan varje lokpar.

7. Framför verksamt lok får finnas en vagn med luftvärnspjäs och mellan denna vagn och loket högst två öppna vagnar. Samtliga vagnar framför loket skola vara anslutna till tågets bromsledning, varjämte främsta vagnen skall ha verksam tryckluftbroms. Pjäsvagnen skall om möjligt vara försedd med gardjárn framför främsta axeln i tågriktningen.

Hastigheten får, när tågets sammansättning och bromsvikt i övrigt så medger, vara högst 60 km utan hinder av bestämmelserna i säo § 69:4.

En signalgivare för signalering till lokpersonalen skall åka på pjäsvagnen. Han skall medföra röd signalflagga och handsignalykta.

*Ändring nr 12.*

I § 43:6 a tillkommer:

Vid tillämpning av militärtdt får i undantagsfall tvåaxlig vagn med minst 4,3 m hjulbas kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km.

*Ändring nr 13.*

Efter § 53:2 tillkommer:

*Anm.* Vid mörkläggning skall tiden för tändningen av signaler med elektriskt ljus avkortas sålunda: betr. infartssignal

till 10 min, innan tåg skall ankomma, och betr. utfartssignal, som kan släckas oberoende av infartssignal, till 5 min, dock att utfartssignal för genomfartståg skall hållas tänd samma tid som infartssignalen. Sedan tåg klarerats och signalering ej längre erfordras, skola här nämnda signaler snarast släckas. Vad här sagts om huvudsignaler gäller ej bansträcka med automatisk linjeblockering.

Efter § 53: 3 tillkommer:

*Anm.* Vid mörkläggnings skola växellyktor hållas släckta. Spårspärrlyktor skola vid växlingsrörelse hållas tända kortast möjliga tid och till minsta möjliga antal enl. stf bestämmande. Spårspärrlyktor i tågväg skola ej hållas tända under längre tid, än som oundgängligen erfordras.

*Anm.* till § 53: 4 erhåller nr 1. Efter denna tillkommer följande:

*Anm.* 2. Vid mörkläggnings skola vattenkranlyktor vara släckta. Vattenkran skall vara låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

#### *Ändring nr 14.*

Efter § 55: 5 tillkommer:

*Anm.* Vid tillämpning av militärtdt kan i närmast föregående stycke nämnd föreskrift utfärdas genom särskild order av tl.

#### *Ändring nr 15.*

Efter § 64: 2 tillkommer:

Vad i detta mom. bestämts utgör ej hinder mot att vid flyganfall eller annan fara för livet utrymma även annat lok än som nämnts i andra stycket. Innan ånglok lämnas obemannat, skall tillses, att vattenståndet i pannan är högt, och förbränningen i fyren dämpas. Måste loket lämnas obemannat längre tid, skall tillsyn och skötsel ske med lämpliga tids mellanrum, när detta kan göras på grund av att faran synes minskad.

#### *Ändring nr 16.*

Efter § 69:5 tillkommer:

*Anm.* Kan vid mörkläggnings signalbild ej iakttagas tillräckligt tydligt, skall förutsättas, att stoppsignal visas, och hastigheten avpassas därefter, tills visshet vunnits, även om detta vållar försening.

#### *Ändring nr 17.*

Efter § 101: 11 tillkommer:

I detta mom. angivet förfaringsätt får vid mörkläggnings ej tillämpas under tid, när nattsignal användes.



## Ändring nr 18.

Tågrörelsen under flyglarmtillstånd.

Om delgivning till tps av »flyglarm» resp. »flyglarm upphör» gäller vad därom är stadgat i vederbörliga civilförsvarsbestämmelser.

Under flyglarmtillstånd måste trafiken med alla medel upprätthållas som vanligt, även då fara för flyganfall föreligger. Tågen skola därför klareras och framföras planenligt i möjligaste mån. Därvid skall särskilt iakttagas följande.

A. Å larmad *dpl* (även obevakad) skall tåg, som är klart för avgång, avsändas snarast möjligt, varvid tåget får — oavsett bestämmelserna i § 67:6 — avsändas före den i tdt bestämda tiden; underrättelsestationen skall dock dessförinnan om möjligt underrättas i och för event. underrättelse till B-fordon enl. § 82:6, sista stycket. Då tåg sålunda avsändes för tidigt från station, måste likväl bestämmelserna i § 59 eller i förekommande fall bestämmelserna i § 67:7 iakttagas. Ändring av tågens ordningsföljd får ej på grund härav ske utan iakttagande av § 75:2 och ändring nr 17 ovan. Finns, då »0 in i N» enl. § 67:7 b ej erhållits för närmast föregående tåg i samma riktning, anledning misstänka, att detta uppehålls på linjen på grund av flyganfall, skall, om det efterföljande tåget likväl måste utsändas, detta anges på S10. Kan tåg med resande ej avsändas som nyss sagts (på grund av hinder på bansträckan eller av annan anledning), skall det förberedas till utrymning, vilken dock i regel ej bör ske, förrän flyganfall synes vara direkt förestående eller »anfallsalarm», där sådant enl. delgiven planläggning förekommer, givits.

Tåg lastat med explosiva eller eldfarliga ämnen, klor eller svaveldioxid, skall om möjligt föras avsides.

B. Å larmad *sträcka* (linje) skall tåg framföras med eljest förekommande hastighet utom i följande fall:

- a) då tåget nalkas större bro eller annan plats på banan, som lokps anser utgöra sannolikt anfallsmål,
- b) då fientlig flygare upptäckes samt
- c) då lokps erfarit eller kan misstänka, att flyganfall ägt rum mot närmaste sträcka eller *dpl* i tågets väg.

I dessa fall skall hastigheten minskas till vad föraren anser erforderligt för tågets säkra framförande, med be-

aktande av skyddsbevakande personals signalering eller anvisningar.

Tps skall under tågets gång genom spaning söka ut-  
röna, om flyganfall riktas mot tåget. I så fall skall tåget  
stoppas på plats, som är lämplig för dess utrymmande  
och som har möjligast skyddande terräng; såsom signal  
för utrymningen ges med lokvisslan »flyglarm» (uppre-  
pade korta ljud). När instigning i vagnarna åter anses  
kunne ske, skall detta signaleras med visslan med »faran  
över» (en lång utdragen signal). Tåget skall därefter fort-  
sätta, så snart ske kan.

#### Ändring nr 19.

Äro såväl järnvägstelefon- som riks-  
telefonlinjerna (järnvägstelegraflin-  
jerna) brutna, så att stationerna ej  
kunna komma i förbindelse med t1 el-  
ler med varandra, skall följande gälla.

#### § 29 och § 30:6.

T1 befogenhet att medge bdisp och C-arbete skall över-  
tagas av tkl vid den station, som mottagit framställning  
enl. S1 resp. S2.

Kan nämnde tkl ej komma i förbindelse med tkl vid  
bansträckans andra gränsstation, får medgivande ändock  
lämnas, men skall i så fall vid såväl bdisp som C-arbete  
stoppsignalering anordnas enl. § 27, varvid uppsättande  
av bansignaltavlor dock alltid skall ske, redan då knall-  
dosorna utläggas och vakt, om möjligt, vara tillstädes hela  
tiden.

#### §§ 35 och 36.

Måste extratåg framföras, skall detta ske under form  
av bdisp. Kunna tkl ej komma i förbindelse med var-  
andra, skall en signalgivare, som visar stoppsignal, färdas  
ca 900 m före tåget. Måste tåg inställas, skall tkl vid den  
station, dit tåget framgått, underrätta övriga dpl i tågets  
väg på S5, om erforderligt genom bud (småfordon, bil,  
cykel eller till fots).

#### § 51:2.

Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, får  
»kör» ej ges i förväg utan först sedan »tåg kommer» och  
»beredd» givits.

## §§ 77 och 78.

Uppstår försening, så att tkl anser, att tågs ordningsföljd bör ändras, skall, om tl ej kunnat anträffas under de senaste 20 min, dennes förlägg- resp. låtorder ej avvaktas utan i stället förfaras enl. följande.

*Vid ändring av möte (§ 77)* skall tkl på den station, som ligger närmast den förutvarande mötesstationen, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, varvid bestämmelserna i § 67:7 alltså skola tillämpas, skall vso sändas med bud (jfr §§ 35 och 36 ovan).

Vid större försening kan möte på ovan angivna sätt flyttas flera tåganmälningssträckor, men varje station skall då avlåta vso till närmaste station efter samråd med tkl där.

*Vid ändring av förbigång (§ 78)* skall tkl på den station, där den ändrade ordningsföljden skall börja, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, varvid bestämmelserna i § 67:7 alltså skola tillämpas, skall vso ej avlåtas, utan skola stationerna vid tågens intagande vara beredda på att ändring av ordningsföljden kan ha ägt rum (jfr § 51:2 ovan).

## § 81.

I § 81 tillkommer ett nytt mom. enl. följande:

**10.** Kan det ena huvudspåret på stationssträcka å dubbelspår ej användas, skall, om tågläget så kräver, tkl vid den av gränstationerna, varifrån tåg vid dubbelspårsdrift utgår på det användbara huvudspåret, med tl befogenhet anordna enkelspårsdrift på sistnämnda spår och därom utfärda S7 enl. § 81. Kunna ordergivnings- och underrättelsestationer ej delges ordern, skall den andra gränstationen underrättas därom.

Äro telefonförbindelserna brutna även mellan gränstationerna för sträckan, skall S7 sändas med bud (jfr §§ 35 och 36 ovan).



# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket  
den 7 april 1951.

Särtryck nr 2

## Tillägg nr 1.

(Gällande fr. o. m. den 1 maj 1951)

Följande kompletteringar och ändringar skola göras:

§ 7: II Ljusförsignal. *Betydelse:* fig. c, andra stycket, skall ha följande ändrade lydelse: »grönt blinkljus och därunder gult fast sken från sidotågvägslyktan: »varsamhet» för tåg (infartssignalen visar »kör» till sidotågväg eller till avkortad tågväg);»

Efter § 8: 2 skall följande moment tillkomma:

»2 A. Vägkorsningssignal (dag- och nattsignal), som visar ofärgat eller rött fast sken mot banan åt två motsatta håll:

- a) vid fällbommar,
- b) vid automatisk vägsignalanläggning, som kan frånkopplas.

*Betydelse:* det röda skenet: »stopp» för tåg, växlingsrörelse och vut.»

§ 8: 5. Efter c) tillkommer följande:

- »d) för signalering mot banan vid rörlig bro, när järnvägstrafik ej medges.

Raden »*Betydelse:* — — — vut» sist i momentet erinrar följande ändrade lydelse:

»*Betydelse:* »stopp» för tåg, växlingsrörelse och vut samt i fall d) även för småfordon.»

I § 10:4 skall sista stycket ha följande lydelse:

»Kan användas på dpl, där ti så anser erforderligt, för att ange, — — — påstigning.»

Sist i § 10 tillägges följande mom.

»11. Märktavlor för signalering av »tåg kommer» och »beredd».

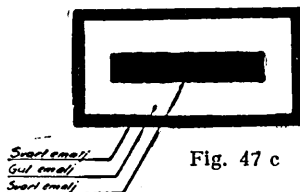


Fig. 47 c

Utmärker plats, där »tåg kommer» i förekommande fall skall ges.

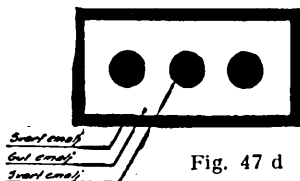


Fig. 47 d

Utmärker plats, där »beredd» i förekommande fall skall ges.

Signaleringen skall påbörjas mitt för märktavlan.»

I § 11 skall ordet »lystringsmärke» strykas. I sista meningen skall efter ordet »U-märke» införas orden »och vägkorsnings-signal enl. § 8: 2A b).»

§ 14: 5 b) skall lyda: »när tåg — — — härvid ges signalen upprepade gånger, tills vägkorsningen passerats.»

I § 15: A skall anm. 2 ha följande lydelse:

»Anm. 2. När lyktorna — — — ogiltiga. Framändeskärmar erfordras ej på sådana motorvagnståg och rälsbusståg av klass A, som ha fasta slutsignallykter, vilka äro tända även i dagsljus.»

I § 15: B skall näst sista stycket ha följande lydelse:

»Slutsignaler skola vara — — — bakåt i mörker. På motorvagnståg och rälsbusståg av klass A, vilkas fordon ha fasta slutsignallykter — — — i dagsljus.»

I § 26 skall mom. 1 ha följande ändrade lydelse:

»1. Vid vägkorsning — — — åt båda hållen med bomsignalskärm (-lykta), vägkorsningssignal, huvudsignal — — — stänga över banan.»

§ 29: 2, anm. 1 skall ha följande ändrade lydelse:

»Anm. 1. Har gränsstation varit obevakad för sista tåget före bdisp, skola huvudsignalerna ställas till »stopp», upplysning om tågläget inhämtas och »Fri genomfart» återkallas.»

§ 29: 2, stycket efter anm. 1, skall ha följande ändrade lydelse:

»Innan bdisp påbörjas — — — ej finns för bdisp. Bdisp för vut medelst lok (lokomotor) och för vut av ballaststopningsmaskin typ Scheuchzer samt för sådant A-arbete, som — — — får dock påbörjas, fastän bdispsträckan är upptagen av tåget. I alla dessa fall skall — — — så snart tåget inkommit dit.»

Sist i § 32: 1 tillägges följande:

»Vut medelst lok (lokomotor) och vut av ballaststopningsmaskin typ Scheuchzer efter tåg, innan detta lämnat bdispsträckan, får ske under samma förutsättningar, som gälla för A-arbete enligt § 30: 3. De i nämnda mom. föreskrivna åtgärderna skola vidtagas.»

I § 32: 5 skall första meningen i andra stycket ha följande lydelse:

»Tåg kommer» — — — rektangelformigt lystringsmärke, tills vägkorsningen passerats.»

I § 40: 1, sista meningen, skall ordet »Tvåaxlig» strykas med bläck och meningen alltså börja med »Sjukvagn».

§ 43: 6 c) skall ha följande ändrade lydelse:

»vagn med tyngre gods av större längd (räler, bjälkar o. d.): i personförande tåg med en sth av högst 60 km och ej intill vagn, som är upplåten för resande; i övriga tåg med en sth av högst 70 km.»

I § 43: 6 f) skall sista meningen vid sidan av klammern ha följande lydelse:

»Utdrag ur str 141 a finns i str 27 och 33.»

I § 43: 6 i) skall sista meningen ersättas med följande:

»Revisionsvagn med eget maskineri får kopplas sist i tåg med en sth av högst 70 km eller den högre hastighet, som anges genom märkning på revisionsvagnen. Revisionsvagn utan eget maskineri får vid transport i tåg placeras så, som för varje fall anses mest ändamålsenligt med hänsyn till tågföringen.»

I § 68: 3, andra stycket, skall första meningen ha följande lydelse:

»Tåg skall om möjligt — — — mot tåget från bomsignal, vägkorsningssignal eller — — — stopplykta.»

Sist i §-69 skall följande mom. tillkomma:

»9. För hjälptåg, som utgår på den tåganmälningssträcka och det spår, där hjälpbehövande tåg befinner sig, skall hastigheten utgöra högst 40 km eller den lägre hastighet, som medger att tåget med säkerhet kan bringas att stanna på mindre än hälften av framförliggande sträcka med fri sikt.»

I § 71, sista meningen, skall ordet »eller» ersättas med »samt».

I § 84:3 skall första stycket ha följande ändrade lydelse:

»Måste på grund av urspårning eller annan orsak fordon avkopplas från tåg på linjen, skall tbfh vidtaga i mom. 1 a) och b) nämnda åtgärder. Tbfh skall före avkopplingen ombesörja, att säker förstängning anordnas och att erforderligt antal bromsar åtskruvas; är den tågdel, som kvarlämnas, tryckluftbromsad, skall bromssystemet tömmas före avkopplingen (se str 254 Bt, p. 66). Föraren skall införa så stor del av tåget till framförliggande station, som tillgänglig bromsvikt medger. Tbfh skall stanna kvar vid de avkopplade fordonen för att bevaka dessa.»

I § 92: 3 skall översta stycket på sid. 128 strykas med bläck.

§ 96 skall ha följande lydelse:

»§ 96.

När bevakning för tåg skall återupptagas, skall varje huvudsignal genast ställas till stopp eller, om så ej kan ske, stoppsignal anordnas med hjälpsignalmedel; har beroendet mellan huvudsignalerna varit upphävt, skall detta återställas. Linjeblockanordningarna skola inkopplas och ställverksanordningarna återställas i normalläge. Sedan detta gjorts, skall upplysning om tågläget för det första tåget inhämtas från närmaste station. På dubbelspår och på enkelspår vid möte skall upplysningen inhämtas för första tåget i vardera riktningen. Därefter får tåganmälan utväxlas.

*Anm.* — — — iakttagits.»

§ 98: 4 skall ha följande lydelse:

»4. Txp (plv) — — — att repetera signalen. Kan signaleringen ej ske på nämnda sätt, skall föraren gå över till lokets andra sida, när avgångssignal väntas; så



bör även — om så kan ske — förfaras för att iakttaga stoppsignal. Anser föraren, att han lämpligen ej kan gå över till lokets andra sida, skall han stanna tåget på det ställe, där tåget enl. erfarenhet brukar stoppas.

*Anm.* — — — medföljer.»

I § 101 skola momenten 1, 4, 6 — 10 ha följande ändrade lydelse:

»1. Måste förare av lokomotor- och rälsbusståg under mer än 5 minuter avlägsna sig så långt från tåget, att han ej har de dragande fordonen inom synhåll, skall han antingen vidtaga erforderliga åtgärder för att förhindra obehörig igångsättning av tåget eller ombesörja, att annan tjänstehavare håller uppsikt över de dragande fordonen. Har tåget stannat i stigning eller lutning på linjen, skola erforderligt antal bromsar tillsättas och säker förstängning anordnas med bromssko eller bromsklots, om föraren måste avlägsna sig från fordonen.»

»4. Rälsbusståg av klass A\* får bestå av högst 40 axlar.

I övriga rälsbusståg få högst två rälsbussar — 2- eller 4-axliga — ingå. I sådant tåg med en buss får medföras högst en 4-axlig eller två 2-axliga släpvagnar och i sådant tåg med två bussar högst två släpvagnar.

I *undantagsfall* får i rälsbusståg transporteras *en* överksam rälsbuss, vilken skall betraktas som släpvagn, ehuru den har eget maskineri.

\* Rälsbusståg, i vilket samtliga fordon äro märkta med A.»

»6. För rälsbusståg gäller, förutom § 69: 2, 3 och 5—9, nedan angivna sth, om ej i tdtboken eller särskild order lägre sth bestämts för viss sträcka eller plats.

Rälsbusstågs sammansättning: sth:

A. *Tåg av klass A.*

a) Tåget är enbart genomgångsbromsat. Högst 1/6 av axlarna äro obromsade, varvid dock första och sista vagnarna i tåget måste ha verksam broms på vardera minst 2 axlar. } den lägsta av fordonens sth

b) I övriga fall ..... 40 km

B. *Övriga tåg.*

2-axlig släpvagn medföres *ej*; alla fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms\* } den lägsta av fordonens sth

sth:

2-axlig släpvagn medföres

a) — — — genomgångsbroms \*) .... 70 km

b) — — — genomgångsbroms \*) .... 50 km

ett eller flera fordon i tåget handbromsas .. 40 km

Sth för rälsbuss — — — 2-axlig  
släpvagn.»

»7. I rälsbusståg av klass A skola minst hälften av axlarna vara bromsade (genomgångsbroms eller/och handbroms), varvid första och sista vagnarna i tåget måste ha verksam broms på vardera minst 2 axlar.

För övriga tåg gäller, att 2-axlig släpvagn, som — — — får gå obromsad i tåg.»

»8. I rälsbusståg — — — som användas.

Blir summertelegrafan obrukbar och kan tågets genomgångsbroms ej manövreras från den främst gående bussen, skall sth nedsättas till 40 km.»

»9. I rälsbusståg av klass A får främsta fordonet i tåget utgöras av släpvagn, om tåget framföres från släpvagnens manöverbord, placerat främst i rörelseriktningen.

I övriga tåg kan i nödfall släpvagn gå främst i rörelseriktningen dock endast på kortare sträcka.

Anm. Ang. manövrering — — — sista stycket.»

»10. Bestämmelserna i § 72: 8 — — — § 72: 9 A och B; txp (plv) visar varsamhetssignal eller signal med påstigningsmärke, 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; ny avgångssignal erfordras ej.»

Med detta tillägg följa 24 st gummerade ändringslappar. Observera att enligt tillägget bläckändringar skola göras på sidorna 63 och 128.

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket  
den 15 juni 1952.

*Särtryck nr 2*

## Tillägg nr 2.

(Gällande fr. o. m. den 1 augusti 1952)

Följande kompletteringar och ändringar skola göras medelst inklistringslappar:

Begreppsbestämningen för »småfordon» skall lyda:

»Småfordon = sådana fordon och arbetsmaskiner, som äro rälsgående men ej kunna hänföras till tågfordon, t. ex. dressiner, trallor, rälsbilar, ballaststoppningsmaskiner.

Småfordon skall framföras

**under bandisposition**, när sammanlagda vikten av småfordon och last för ett eller flera sammankopplade fordon *överstiger 4 ton*.

Är vikten högst 4 ton, skall småfordon, som en man ej omedelbart kan lyfta eller tippa från spår, framföras

**såsom A-fordon**, när villkoren för framförande såsom B-fordon ej äro uppfyllda och

**såsom B-fordon**, när fordonet har motor och kan framföras med större hastighet än 20 km samt alla personer, som färdas med detsamma, ha direkt utsikt framåt och möjlighet att genast hoppa av (sådan möjlighet anses ej föreligga, när t. ex. flera än två personer sitta i bredd i en inspektionsdressin).

*Anm.* Släp

Småfordon får framföras

**såsom C-fordon**, när en man omedelbart kan lyfta eller tippa detsamma från spår.»

Begreppsbestämningen för »tillsyningsman» skall lyda:

»Tillsyningsman = tjänstehavare, som — — — — linjen enl. § 27, vid vut eller småfordonsfärd under bdisp, skall ansvara för — — — — befålet vid vut.

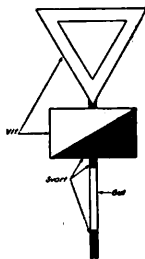
§ 7: 1 Semafor. Efter anm. 1 skall följande anm. tillkomma:

»Anm. 2. I undantagsfall äro semaforvingar målade i rött och vitt.»

§ 10: 4. Påstigningsmärke. Efter första stycket skall följande anm. tillkomma:

»Anm. Undantagsvis förekommer påstigningsmärke med svart kantrand.»

§ 10: 5. Lystringsmärke. Följande lystringsmärke (fig. 42 c) skall tillkomma:



Texten skall ha följande lydelse:

»Användes för att — — — — enl. § 14: 5 b. Vid märke enl. fig. c skall signalering ske endast under tiden kl 6.00—22.00.»

Sist i § 13 tillägges följande stycke:

»Postsignallyktor, som genom blinkande blått sken ange att postutväxling är avslutad.»

I § 39 skall mom. 1 d) ha följande ändrade lydelse:

»M-bromsar (malmtågsbromsar): broms av system Knorr, Westinghouse och New-York med mellanventil EG samt av system Knorr EG; samtliga kombinerade med hjälpledning.

För S-, P- och G-bromsar — — — — eller 1,6 kg/cm<sup>2</sup>.

För broms, vars verknings sätt kan förändras genom omställningsanordning, skall läget »S» (»Snt») användas i tåg av bromsgrupp S, läget »P» (»Perst») i tåg av bromsgrupp P1 eller P2 och läget »G» (»Godst») i tåg av bromsgrupp G, M eller Ö.

Anm. Ang. tryckluftbromsar — — — — se str 254 Bt.»

I § 39, mom. 3 skall tabellen ersättas med följande tabell:

I tåg av broms- grupp	Högsta antal axlar vid en sth av							
	T.o.m. 30 km	31— 40 km	41— 50 km	51— 60 km	61— 70 km	71— 90 km	91— 100 km	101— 130 km
S	—	—	—	—	—	60	60	60
P <sub>1</sub>	—	—	—	—	70	60	60	—
P <sub>2</sub>	140	120	100	80	70	60 <sup>1)</sup>	—	—
G	180	180	140	100 <sup>2)</sup>	90 <sup>3)</sup>	—	—	—
M	210	210	210	210	—	—	—	—
Ö	140	120	100	80	—	—	—	—


1) 70 axlar i tåg, vari skruvbroms ej användes, och som ej medför resande.

2) 120 axlar i tåg, vari skruvbroms ej användes.

3) 100 axlar i tåg, vari skruvbroms ej användes.

I § 43 skall mom. 6 (fr. o. m. första stycket t. o. m. tjänstevagnar 2) ha följande ändrade lydelse:

»Trafik- eller tjänstevagn, som är avsedd för godsbefordran, får ej framföras med större hastighet än märkningen anger, nämligen:

Märkning	Sth				
<b>Internationell märkning på vagnens långsida (har i Sverige betydelse endast för utländska vagnar).</b>					
<table border="1"> <tr> <td>S</td> <td>00,0 t</td> </tr> </table>	S	00,0 t	100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten. 80 * om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.		
	S	00,0 t			
<table border="1"> <tr> <td>SS</td> <td>00,0 t</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>00,0 t</td> </tr> </table>	SS	00,0 t	S	00,0 t	120 * om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den intill »SS» angivna vikten. 100 * om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den intill »S» angivna vikten.
	SS	00,0 t			
	S	00,0 t			
	80 * om lastens vikt <i>överstiger</i> den intill »S» angivna vikten.				
<b>Svensk märkning på vagnens långsida.</b>					
<table border="1"> <tr> <td>00 km</td> </tr> </table>	00 km	Det antal km, som anges genom märkningen _____ får ej framföras i snäll- eller persontåg.			
00 km					
					

För vagnar utan märkning gäller följande:

*trafikvagnar*

1) vagnar med större lastförmåga än 12 ton, vagnar litt. Hs samt utländska kylvagnar med minst 4,0 m hjulbas och minst 12 tons egen vikt (=taravikt): få gå i tåg med en sth av högst 70 km.

*Anm. 1.* Utländska vagnar utan märkning få i undantagsfall gå i tåg med en sth upptill 90 km, om en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare anser, att så kan ske.

2) andra än under 1) nämnda vagnar med högst 12 tons lastförmåga: behandlas som  $\triangle$ -märkta vagnar.

*tjänstevagnar*

1) axeltransport- och gastransportvagnar: i person- och snälltåg endast sist;

2) vagnar med högst 12 tons lastförmåga: behandlas som  $\triangle$ -märkta;

§ 43: 6 g) skall ha följande ändrade lydelse:

»öppen vagn med lättantändligt gods (se str 141 a, bil. H, avd. C VII): insättes på sådan plats i tåget, att risken för antändning från loket begränsas; får ej gå i ångtåg med en sth över 70 km utan tillstånd av tl.

*Anm. 5.* Anvisningar för placeringen i tåg av vagnar, lastade med lättantändligt gods, finnas i str 141 a, art 43: 3.»

I § 69 skall mom. 4 e) ha följande ändrade lydelse:

- »e) för tåg av bromsgrupp M (huvudledningstryck 1,6 kg/cm<sup>2</sup>) eller Ö . . . . 60 km.  
för tåg av bromsgrupp M (huvudledningstryck 4 kg/cm<sup>2</sup>) ..... 50 km.»

I § 77 skola mom. 1—4 ha följande ändrade lydelse:

»1. Skall möte genom enstaka order förläggas från station vid enkelspårig bansträcka till annan station vid sådan bansträcka, utfärdar tl förläggorder enl. S8 till den nya mötesstationen.

2. Tkl i N\*) skall genast undersöka, om mötet kan ske på stationen. Känner tkl till hinder (t. ex. B-fordon på den berörda sträckan), skall han underrätta tl och avvakta dennes besked.

*Anm. 1.* Har N varit obehåkad, skall tkl förvissa sig om att 01 ej redan passerat stationen.

*Kan mötet ske i N, skall tkl,*

**A. om 01\*) har inkommit på stationen,**

ge tps kvarhållningsorder (S9) och därefter avsända verkställighetsorder (vso) enl. S8.

*Anm. 2.* På utgångsstation eller station med skilda bangårdar, där vso måste utfärdas innan kvarhållningsordern kan delges tps, skall stf i plan för säkerhetstjänsten föreskriva åtgärder i syfte att säkerställa tågets kvarhållande.

**B. om 01 ej har inkommit på stationen,**

såvitt möjligt anmoda annan lämplig station, där 01 har fast uppehåll, att ge tps kvarhållningsorder, därest så ej bestämts i förläggordern.

I. Skall kvarhållningsorder ges tps på 01 på station före N, utfärdar tkl vso.

01 skall intagas i N enl. § 74: 3, om 01 är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll och 02 ej har inkommit; eljest får 01 intagas utan vidare.

II. Skall kvarhållningsorder ges tps på 01 i N, skall tkl genast utfärda sådan order.

Tkl skall därefter (undantag, se anm. 4),

a) om 01 skall intagas på tågväg utan utfartssignal, tillse, att infartssignalen visar »stopp» och utfärda vso.

När 01 skall intagas, får infartssignalen ej ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl skall därefter visa stillahållen stoppsignal med röd flagga resp.

\*) 01 = det tåg, som skall kvarhållas.

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesstationen.

N = den nya mötesstationen.

rött sken. När loket kommit innanför stationsgränsen och lokps iakttagit stoppsignalen, ges ånyo »beredd». Visar tkl fortfarande stoppsignal, skall tåget stanna kort framför denna. Upphör tkl att visa stoppsignal, får tåget framföras, tills tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken.

*b) om 01 skall intagas på tågväg med utfartssignal men utan försignal till denna,*

tillse, att infarts- och utfartssignalerna visa »stopp» och utfärda vso.

När 01 skall intagas, får infartssignalen ej ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, när 01 skall stoppas.

*Anm. 3.* Tkl skall visa stillahållen stoppsignal enl. a) ovan, om så bestämts i tdt-bokens del A med hänsyn till utfartssignalens siktbarhet.

*c) om 01 skall intagas på huvudtågväg med utfartssignal, som är försedd med försignal i bruk,*

tillse, att utfartssignalen visar »stopp» och utfärda vso.

01 får intagas utan vidare. Tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, när 01 skall stoppas.

*Anm. 4.* Har 02 inkommit till N, får 01 intagas utan vidare, om 01 har fast uppehåll där.

**3.** Kvarhållningsorder skall alltid delges tps *omedelbart* efter det tåget har stannat.

Vso sändes förutom till F och mellanliggande stationer även till station, som enl. tl beslut i förläggordern skall lämna vso till tps på 02. Har tl ej bestämt station, som skall lämna vso till tps på 02, skall ordergivningen ske genom tkl i F.

*Anm.* Har kvarhållningsorder eller vso ej hunnit delges 01 resp. 02 och förlägges mötet åter till F, skall ingendera ordern delges tågen.

**4.** Order om spårändring i N får ges för 02 i vso och för 01 i kvarhållningsordern. Enl. § 50: 3 skall ordern ej gälla, om mötet ånyo ändras och tps i förväg fått order härom.»



I § 83: 2 skall första stycket ha följande ändrade lydelse:

»Har tåg stannat på linjen och kan det endast backa till närmaste station, eller kan det endast genom backning kortare sträcka för att få ny fart åter fortsätta, får backningen ske, endast om föraren anser, att denna ej kan medföra fara, och endast om order ej erhållits ang. A-arbete eller vut efter tåget samt vagnavkoppling ej skett på linjen. Backning skall ske sakta — hastigheten får aldrig överstiga 10 km — och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger. Tåget får ej — — — — mot vilken backningen sker.»

I § 85: 1 skall första stycket ha följande ändrade lydelse:

»Iakttages eld i tåg, farlig förskjutning av last, varmgång, fastbromsning (tjuvbroms), svårartat slag i hjulen, öppen sidodörr på personvagn eller annan överhängande fara för tåg eller resande, skall tåget genast stoppas och tbfh underrättas. Uppmärksammas ej stoppsignal, som då ges, skall tkl stoppa tåget genom nödfrånkoppling av kontaktledningen. Närmaste driftcentral skall genast underrättas. På icke elektrifierad bana skall tkl anmoda närmaste bv eller tjänsteställe i tågets väg att stoppa tåget. Har dpl — — — — med försiktighet.»

I § 98 skall mom. 2 ha följande ändrade lydelse:

»2. Tåget skall tillhöra någon av bromsgrupperna P1, P2 eller G eller utgöras av motorvagnståg av bromsgrupp S eller av i § 40: 4 eller § 101: 2 nämnt tåg eller av endast lok. Är tåget upplåtet för resande, får skruvbroms ej användas.»

**I § 101 skall mom. 10 ha följande ändrade lydelse (på grund av utrymmesbrist har mom. i sin helhet ej kunnat medtagas på inklistringslappen. Bestämmelserna för klarering av rälsbusståg med behovsuppehåll återfinnas sålunda endast här nedan. På ändringslappen till mom. 10 har hänvisning gjorts till detta tillägg):**

»10. Bestämmelserna i § 72: 8 och 9 gälla ej för rälsbusståg. Rälsbusståg med behovsuppehåll skall klareras sålunda:

I. Vid dpl, där txp tjänstgör för tåget.

A. *Uppehåll erfordras för avhämtande:*

1) Txp visar varsamhetssignal mot tåget; signalen besvaras med »giv akt».

2) Gäller ej U-märke för tåget, stoppas det av txp i vanlig ordning.

B. *Uppehåll erfordras ej för avhämtande:*

1) Txp visar avgångssignal mot tåget; signalen besvaras med »giv akt».

2) Finns i tåget resande eller gods *att avlämna*, stannar rälsbussföraren tåget på lämpligt ställe. När tåget är klart att avgå, skall rälsbussföraren anmäla detta eller visa »klart för avgång», varefter txp ånyo ger avgångssignal.

II. Vid dpl, där plv tjänstgör för tåget.

A. *Uppehåll erfordras för avhämtande:*

Plv visar varsamhetssignal mot tåget; signalen besvaras med »giv akt», varefter rälsbussföraren stannar tåget på lämpligt ställe.

B. *Uppehåll erfordras ej för avhämtande:*

Plv skall ej visa signal mot tåget. Rälsbussföraren skall, a) om resande eller gods finns *att avlämna*, stanna tåget på lämpligt ställe; b) om resande eller gods ej finns *att avlämna*, passera dpl; rälsbussföraren skall dock nedbringa tågets hastighet och söka iakttaga, om resande finnas, oaktat signal uteblivit.

III. Vid dpl, där txp eller plv ej tjänstgör för tåget.

A. *Uppehåll erfordras för avlämnande av resande eller gods:*

Rälsbussföraren stannar på lämpligt ställe.

B. *Uppehåll erfordras ej för avlämnande av resande eller gods:*

Rälsbussföraren skall åtlyda signal från påstigningsmärke eller söka iakttaga om resande finns. Är så fallet, stannar rälsbussföraren tåget på lämpligt ställe.»

Sist i bil. 2 tillägges följande:

»j) *kranvagn litt. A*: sist i tåg; verksam broms skall finnas på kranvagnen och på den O-vagn, som uppbär kranarmen. Transport skall helst ske i särskilt anordnat tåg, annars i fjärr- eller direktgodståg, dock ej i kruttåg eller i tåg, som medför klor eller svaveldioxid i sådan mängd, att skyddsvagnar erfordras. I undantagsfall får kranvagn litt. A framföras i snäll-, person- eller blandat tåg, varvid en 4-axlig eller två 2-axliga skyddsvagnar, som ej äro upplåtna för resande, skola finnas framför kranvagnen med tillhörande O-vagn.»

I tillägg B, ändring nr 11, skall följande mom. tillkomma:

»7. Framför verksamt lok får finnas en vagn med luftvärnspjäs och mellan denna vagn och loket högst två öppna vagnar. Samtliga vagnar framför loket skola vara anslutna till tågets bromsledning, varjämte främsta vagnen skall ha verksam tryckluftbroms. Pjäsvagnen skall om möjligt vara försedd med gardjörn framför främsta axeln i tågriktningen.

Hastigheten får, när tågets sammansättning och bromsvikt i övrigt så medger, vara högst 60 km utan hinder av bestämmelserna i säo § 69: 4.

En signalgivare skall för signalering till lokpersonalen åka på pjäsvagnen. Han skall medföra röd signalflagga och handsignallykta.»

**Följande ändringar skola göras med bläck:**

Sid. 8. Vid »lokps» tillägges »101: 12».

- 9. Vid »Tv-tjänst vid a) lastplats» ändras »101: 2» till »101: 2 och 10».
- 10. I översta stycket tillägges »101: 10».
- 10. Under »b) hållplats» tillägges »101: 10».

- Sid. 11. Begreppsbestämningen för »Bandisposition» skall lyda: »**Bandisposition** (bdisp)=anordning — — — upplåtes för A-arbete, vut eller småfordonsfärd.»
- » 15. De tre översta raderna på sidan strykas.
  - » 49. I § 29:2, andra stycket, skall andra meningen lyda: »Bdisp för vut medelst lok (lokomotor) och för småfordonsfärd samt för sådant A-arbete, som — — — är upptagen av tåget.»
  - » 52. I § 32:1, andra stycket, första meningen, skola orden »och vut av ballaststoppningsmaskin typ Scheuchzer» strykas.
  - » 54. I § 32, mom. 6, första stycket, strykes ordet »bromsspakar».
  - » 67. I § 42, andra stycket, ändras »tågbud» till »personal».
  - » 70. »Anm. 3» längst ned på sidan ändras till »Anm. 4».
  - » 76. I § 50, mom. 3, tillägges efter »vso» orden »eller kvarhållningsorder».

Med detta tillägg följa 20 st gummerade ändringslappar.

Tillägget skall inklistras på fals sist i säo.

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr trycket  
den 5 oktober 1953.

**Särtryck nr 2**

## Tillägg nr 3

(Gällande fr o m den 1 november 1953)

Följande ändringar skola göras medelst klistringslapp:  
§ 43:6 f) skall ha följande lydelse:

»f) *explosiv vara av transportklasserna A och C samt vagnslastsändning av explosiv vara av transportklasserna B, D och E* får i inhemsk trafik transporteras endast i vagn, som är försedd med rullager. Vagnen får ej ha bemannad skruvbroms och får tryckluftbromsas endast om så erfordras för att bromsvikten i tåget skall bliva tillräcklig eller för att erhålla någorlunda jämn fördelning av bromsvagnarna i tåget.

Bestämmelser  
finnas i str 141 a  
och 114. Utdrag  
ur str 141 a finns  
i str 27 och 33.

*Anm. 4.* Medför tåg explosiv vara av transportklass C eller vagnslastsändning av transportklasserna B och D, skall tps ges order härom på bl S 11 under »Annat besked». Härvid anges, om tåget framföres som kruttåg eller ej.

Följande ändringar skola göras med bläck, tidigare anbefallda i cirkulär 219/50 (nuv A 36/53):

Sid. 13. I begreppsbestämningen för »Kruttåg» skola orden »explosiv vara av 1:a klass» ändras till »explosiv vara av transportklass C».

Sid. 100. I § 69:4 i), andra stycket, skola orden »samt för tåg, som medför expl vara av 1:a klass, med undantag av kruttåg» strykas.

Övriga bläckändringar i säo enligt nämnda cirkulär ha beaktats i föregående tillägg.

Med detta tillägg följer 1 st gummerad klistringslapp. Tillägget skall inklistras på fals sist i säo.