

Av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen medgivna

Avvikelser

från

Säkerhetsreglementet

jämte

Särbestämmelser

för

Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg.

Sedan Kungl. Järnvägsstyrelsen den 19 december 1947 fastställt säkerhetsreglemente för SJ smalspåriga bandelar att gälla från och med den 9 maj 1948, har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på därom av Eder i skrivelse den 1 mars 1948 gjord framställning funnit skäl bestämma, att sagda säkerhetsreglemente med tillägg skall från och med den 1 juli 1948 tillämpas vid Dala-Ockelbo-Norrundets järnväg.

I samband med ovannämnda säkerhetsreglementes ikraftträdande skola såväl nu gällande säkerhetsordning, som därtill hörande särbestämmelser för enskilda järnvägar — fastställda av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelser den 13 juni och 15 juli 1941 — upphöra att gälla. Ävenledes skola samtidigt upphöra att gälla de särskilda ändringar och tillägg, som Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med användningen av den förutvarande säkerhetsordningen medgivit Eder.

Vid tillämpande av det nya säkerhetsreglementet skall dessutom iakttagas följande.

Befogenhet, som vid SJ tillkommer Kungl. Järnvägsstyrelsen, tillkommer vid EJ Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Befogenhet, som vid SJ tillkommer distriktschef, trafikinspektör, maskin-, ban- eller signalingenjör, tillkommer vid EJ trafikföreståndare (= trafikchef eller annan tjänsteman, som leder järnvägens drift).

Därest i säkerhetsreglementet åberopas instruktion, formulär eller dylikt, hänvisas, därest ej annat säges, till motsvarande vid EJ.

I tåg skall finnas attiralj enligt föreskrifterna i SJ särtryck nr 27 för lok (i tillämpliga delar),

„ 27 „ motorvagn,

„ 49 „ någon av de i tåg medförda vagnarna och

„ 312 „ rälsbuss.

Följande avvikande bestämmelser skola gälla.

§ 25.

Följande tillkommer:

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

§ 43.

Följande tillkommer:

Tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande. Dylik vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger.

Bestämmelser för i mom 6 d omnämnd vagn återfinnas i Järnvägstrafikstadgan och SJ Godstransportföreskrifter.

Följande tillkommer:

Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tågbefälhavaren, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes å båda sidorna om banan.

§ 44.

I denna paragraf under mom. 2 intagna bestämmelser få endast tillämpas efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande.

Efter mom. 2 tillkommer följande:

I mom. 2 omförmålt protokoll skall insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för utfärdande av tillstånd att taga anläggningen i bruk. Protokollet skall innehålla uppgift om, huru event. vägbommar, som skötas från driftplatsen, avses att manövreras under den tid, driftplatsen är obebakad; eljest anges, att sådana vägbommar ej finnas å driftplatsen.

Här omnämnda fordringar enligt SJ str 23, kap. XV skola gälla.

§ 64.

Efter mom. 2 tillkommer följande:

a) Ångloket skall vara godkänt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för enmansbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbronsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall hava strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.

b) Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

c) Lokets ångregulator, broms, sandapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

d) Föraren skall tjänstgöra jämväl som tågbefälhavare.

e) För enmansbemannat ånglok i växlingstjänst gälla endast bestämmelserna under punkt a) första meningen samt punkt c).

Efter mom. 3 tillkommer följande:

Föraren får under inga omständigheter, medan loket är i rörelse, ställa omkastningsveven för fram och back i 0-läge, eller på annat sätt försätta säkerhetsgreppet ur funktion.

§ 69.

Efter mom. 2 a) tillkommer följande:

Hinder möter ej att före slutet av en lutning uppöka hastigheten inom den gräns, som beror av lutningsförhållandet på den närmast framför tåget varande sträckan om 1000 m längd.

För radier mindre än 100 m skall största hastigheten i kurva särskilt medgivas av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid säkerhetsreglementets tillämpande förutsätter Kungl. styrelsen

att nu gällande personalinstruktioner, grundade på den äldre säkerhetsordningen, anpassas i överensstämmelse med säkerhetsreglementet och

att trafikföreståndaren ålägges tillse, att underlydande personal innehar godkända insikter i de delar av säkerhetsreglementet, som beröra vederbörande persons tjänst. Genom årliga undersökningar och förhör åligger det ovannämnda befäl att kontrollera, att sagda insikter i säkerhetsreglementets bestämmelser vidmakthållas.

Utöver ovan anförda avvikelser har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på Eder särskilda begäran i skrivelse den 1 mars 1948 jämte bilaga fastställt följande undantag från säkerhetsreglementet att gälla vid Edra järnvägar.

§ 7: I.

Vid driftplatserna Rysjön, Lilla Björnmossen, Svartbäcken, Tallås grusgrop, Tallås, Flaxen och Vittersjö må tillsvidare T-semaforer användas.

Vid driftplatsen Flaxen må tillsvidare i huvudsignalen visas kör med grönt blinkande sken.

§ 7: III.

Som spårspärrsignal må även användas s. k. dvärgsignal (dag- och nattsignal).

§ 15: B.

Å vagn lastad med timmer i kätting må endast en slutsignal finnas under villkor att signalen är blinkande.

§ 29: 2.

Endast tkl å ena gränsstationen må vara i tjänst, när bandisp. börjar och slutar.

§ 32: 10 a.

Momentet skall ha följande lydelse.

Högst 10 fordon få tillkopplas. Varje fordonsdel, som hålles stilla på linjen, skall vara bromsad och låst, om tillsyningsman icke är närvarande.

§ 37: 1.

Sista meningen i första stycket skall utgå.

§ 40: 1.

Intill dess Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen annorlunda bestämmer skall erforderlig bromskraft uträknas efter vagnsaxlar, se bilaga I.

Förutom bromskraften hos verksamt lok (lokomotor) skall i tåg finnas så många bromsaxlar att minst den i bil. I till denna skrivelse angivna procenten av antalet lastaxlar i tåget blir bromsad.

Lastaxlar beräknas sålunda:

A. Som *hel* lastaxel räknas:

- 1) axel under person- och postvagn, samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- 2) axel under resgods- eller godsvagn, som är lastad till minst $\frac{1}{8}$ av bärigheten,
- 3) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av minst 5 ton per axel.

B. Som *halv* lastaxel räknas:

annan axel än under A härovan upptagen.

Bromsaxlar beräknas sålunda:

I. *Handbromsad* axel.

- a) Som hel bromsaxel räknas hel lastaxel.
- b) Som halv bromsaxel räknas halv lastaxel.

II. *Genomgångsbromsad* axel.

Som *hel* bromsaxel räknas:

- a) axel under person- och postvagn samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- b) axel under annan vagn med omställningsanordning TOM-LAST i läget "LAST",
- c) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av minst 5 ton per axel.

Som *halv* bromsaxel räknas:

annan axel än under II härovan upptagen.

För tåg, som framföres i stigning, skall bromskraften minst motsvara bromstalet för horisontal bana (0: 1000) enligt bromstalstabellen. Är detta bromstal vid den för tåget bestämda största tillåtna tåghastigheten lägre än det bromstal, som i bromstalstabellen anges för en mot stigningen svarande lutning vid en hastighet av 15 km/tim, skall dock sistnämnda bromstal gälla.

§ 59: 2 B 2.

I momentet skola orden "S 12—01" utgå och ersättas med följande:

"S 12 överlämnas till tbfh å 01 om klart erhållits endast till gränsplats. Erhålles klart för 01 till A, behöver 01 ej stanna för erhållande av S 12 utan skall tbfh å 02 visa avgångssignal mot 01, innebärande att klart erhållits till stationen A."

§ 59:2 B 3.

I momentets andra stycke skall sista meningen utgå och ersättas med följande:

“Tbfh på 01 uppvisar vid passerandet sin K16-nyckel för tbfh på 02”.

§ 69:2 b).

Största hastigheten för annat tåg än rälsbusståg må i kurvor med radie 150—199 m vara 40 km per timme under villkor att dessa kurvor hava rälsförhöjning motsvarande den högre hastigheten.

Stockholm den 26 april 1948.

KUNGL. VÄG- och VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

Nils Bolinder.

Einar Fredrikson.

Tillägg A

till

Säkerhetsreglemente
(Sär)

vid Statens järnvägars smalspåriga bandelar.

Från Sär avvikande bestämmelser, som gälla vid föreningsstationen Norsholm, där säkerhetsordningen (Säo) tillämpas.

Sist i § 7, III, tillkommer:

Dvärgsignal (dag- och nattsignal)

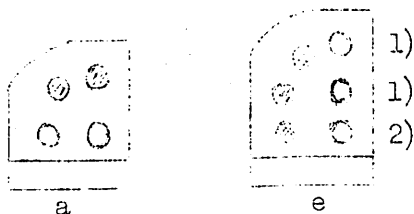


fig a: ofärgade fasta sken

fig e: 1) ofärgade fasta sken

2) grönt fast sken.

Betydelse:

fig. a: "stopp" för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

fig. e: "kör" för tåg.

Anm. Dvärgsignal, visande signaler enligt fig. a och e, är uppsatt å mast vid bron över Göta kanal och gäller vid fordons gång i riktning från stationen. På masten (under dvärgen) är även anbragt en kontrollampa, som visar brandgult sken mot stationen, då infartssignalen står på "stopp" och är släckt, då infartssignalen visar "kör".

Vid § 7, III, i Sär hänvisas till tillägg A. Tillägg A in-
klustras i Sär och tilldelas all personal vid Norsholm som
anhållit Sär jämte berörd tågpersonal.

Tillägg A
till
Säkerhetsreglemente
(Sär)

vid Statens järnvägars smalspåriga bandelar.

Från Sär avvikande bestämmelser, som gälla vid föreningsstationen Linköping C, där säkerhetsordningen (Säo) tillämpas.

Sist i § 7, III, tillkommer:

Dvärgsignal (dag- och nattsignal)

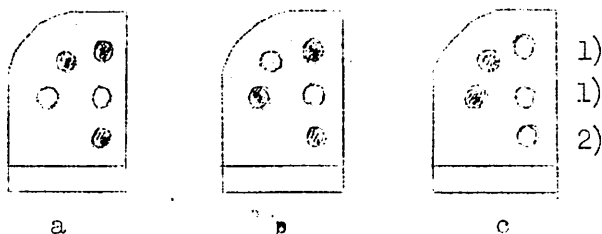


fig. a och b: ofärgade fasta sken.
fig. c: 1) ofärgade fasta sken.
2) grönt fast sken.

Betydelse:

fig. a: "stopp" för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.
fig. b: "växling tillåten"
fig. c: "Kör för tåg"

Vid § 7 III i Sär hänvisas till tillägg A. Tillägg A inklistras i Sär och tilldelas all personal vid Linköping C som erhållit Sär jämte berörd tågpersonal.