

## B. Säkerhetsföreskrifter.

### Kap. I. Allmänna bestämmelser.

#### § 20.

1. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle vålla tåg försening.

I säkerhetstjänst erfordras ett gott samarbete. Var och en är skyldig att främja detta och att iakttaga lugn och besinning, särskilt vid ordergivning.

2. När flera åtgärder äro föreskrivna för ett visst fall, skola de vidtagas i den ordningsföljd, som är angiven. Råder tvekan om, vilka säkerhetsbestämmelser som skola tillämpas (t. ex. om småfordon skall framföras som A- eller C-fordon), gälla de bestämmelser, som lämna den största säkerheten.

3. Vid överhängande fara är var och en skyldig vidtaga de åtgärder, som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från sär bestämmelser.

Säkerhetsbestämmelsernas efterlevnad m. m. Avvikelser från sär.

#### § 21.

I säkerhetstjänsten skola de uttryck, som finnas i sär, användas och tåg benämnas med sitt nummer.

Vid telefonsamtal i säkerhetstjänst skola vederb. uppge namn eller signaturer, även om telefoneringen sker endast inom en dpl. Vid telefonering mellan skilda platser skall samtalet dessutom nedskrivas, varvid mottagaren skall använda föreskrivna formulär; tl är dock befriad härifrån. Kollationering skall ske enl. str 127.

Telefonsamtal m. m.

#### § 22.

All ps i säkerhetstjänst skall vara försedd med rätt gående ur och inneha eller ha lätt tillgång till tdtbok eller, betr. stationsps, tågordning.

Ur och tidtabellsbok (tdtbok).

### Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagnings (vut) och småfordonsfärd.

#### § 23.

1. Banan skall hållas i sådant skick, att tåg utan fara kan gå med den hastighet, som är medgiven enl. tdtboken.

2. Banan skall besiktigas i den ordning, som biö i sam-

Banans skick och besiktning m. m.

råd med ti bestämmer med hänsyn till tågrörelsen. Därvid skall även tillses, att fordon vid tåg- och lastplatser avställts hinderfritt innanför skyddsväxel eller spårspärr samt att de äro bromsade i betryggande omfattning och säkert förstängda med bromsskor, bromsspakar eller andra säkra hinder på ömse sidor om hjulen (ej stenar, korta plankstumpar o. d.).

### § 24 (reservnummer).

### § 25.

*Upplag  
av lösa  
föremål.*

Upplag av lösa föremål får ej finnas ovan räls överkant närmare spårs mittlinje än 2,3 m. Tillfälligt undantag härifrån kan förutom av biö och ti medges: av stf för mindre trafikerat spår eller vid banarbete på station, av bm för linjen och av miö för lokstallsområden. Upplag får dock aldrig medges närmare spårs mittlinje än 1,9 m vid 1067 mm spårvidd och 1,8 m vid 891 mm spårvidd. I kurvor skall erforderligt tillägg göras till föreskrivna mått.

Stf medgivande skall inhämtas, innan upplag anordnas intill spår på station.

### § 26.

*Signa-  
lering  
vid väg-  
kors-  
ning.*

1. Vid vägkorsning med bommar eller grindar, för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, skall stoppsignal visas mot banan åt båda hållen med bomsignalskärm (-lykta) eller huvudsignal, när vägen ej är avstängd eller när bommarna (grindarna) stänga över banan.

2. När säkerhetsanordning (bommar, grindar, ljus- eller ljudsignaler) vid vägkorsning är i olag, skall korsningen snarast bevakas av vakt (vakter), som skall varsko de vägfarande på båda sidor om banan, när tåg nalkas, i dagsljus med utvecklad röd flagga och i mörker med signallyktas röda sken. Lokps på alla berörda tåg skall om möjligt ges order, på S10 tills bevakning anordnats, därefter på S11; genomfartståg behöver dock ej stoppas för ordergivning på S11.

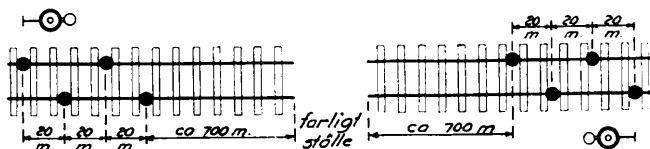
*Anm.* Säkerhetsanordning anses vara i olag, även om felet endast består i att bomsignallykta ej kan hållas tänd; bommarna skola dock vara fällda, när tåg nalkas.

Vid vägkorsning, som är ordnad s. k. "fri sikt" får föremål ej inom frisksiktområdet 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.

## § 27.

1. Upptäckes, att linjen är ofarbar eller att annan fara finns på linjen, så att tåg ej får framgå, skola knalldosor genast utläggas på båda rälerarna enl. figuren nedan, först åt det håll, varifrån tåg eller vut först väntas. Nalkas fordon, innan signaleringen hunnit utföras, skola två knalldosor genast utläggas och stoppsignal visas.

*Fara på linjen så att tåg ej får framgå.*



*Anm.* Finns dpl med växel närmare än 700 m från det farliga stället, skola knalldosorna utläggas utanför närmaste yttersta växel och huvudsignalerna vid platsen ställas till stopp; saknas sådana, skola två knalldosor utläggas utanför närmaste yttersta växel och två på tågspår ca 700 m från det farliga stället. Är tkl (plv) ej i tjänstgöring, skall han tillkallas, om ej signaleringen åt andra hållet menligt fördröjes därigenom.

2. Sedan knalldosorna utlagts, skall den som upptäckt faran, snarast ombesörja, att lättast åtkomliga station underrättas. Därefter skola även röda bansignaltavlor (-lyktor) uppsättas enl. figuren ovan. Det farliga stället skall snarast bevakas av vakt, som då och då skall tillse signalerna och vid behov själv ge stoppsignal.

3. Station, som underrättats, skall omedelbart ombesörja hinderanmälan. Tkl på den gränsstation, som anmält hinder, skall underrätta bm, tl och underrättelsestationen.

4. Bm skall snarast möjligt beordra tillsyningsman och underrätta stationssträckans gränsstationer om dennes namn.

5. Stoppsignalerna vid det farliga stället få ej borttagas, förrän linjen gjorts ofarbar och tillsyningsmannen givit order därom eller bdisp eller B-arbete anordnats. Sedan nämnda stoppsignaler borttagits, skall tillsyningsmannen underrätta en av gränsstationerna, vilken, om bdisp ej anordnats, skall återkalla hinderanmälan samt underrätta tl och underrättelsestationen.

## § 28.

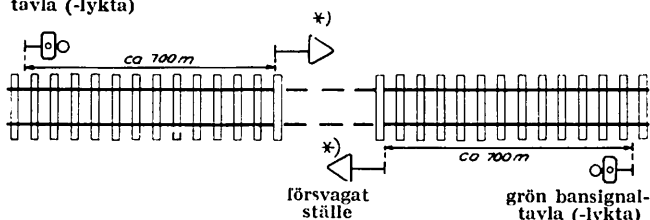
Linjen  
i sådant  
skick att  
hastig-  
hetsned-  
sättning  
måste  
ske.

1. Upptäcket, att linjen är i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske, skola knalldosor genast utläggas enl. § 27: 1.

2. Den som upptäckt felet, skall snarast ombesörja, att en av stationssträckans gränsstationer och lokps på tåg (vut), som redan utgått på sträckan, underrättas, varvid medgiven hastighet uppges. Därefter skall stoppsignaleringen utbytas mot varsamhetssignalering enl. fig. 1 nedan.

grön bansignal-  
tavla (-lykta)

Fig. 1.

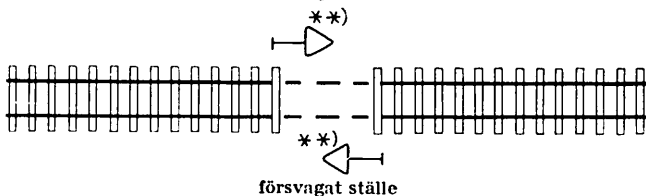


Anm. Skulle bansignaltavlan (-lyktan) enl. denna avståndsbestämmelse komma innanför stationsgräns, skall den uppsättas vid yttersta växeln mot det försvagade stället; i ordern till lokps anges då avståndet från bansignaltavlan till hastighetstavlan.

3. Tkl på station, som underrättats, skall underrätta den andra gränsstationen, bm och tl. Gränsstationerna skola ombesörja, att lokps på tåg (vut) ges order på S10.

4. Erfordras hastighetsnedsättning mer än en månad, skall tillägg till tdtboken utfärdas; när tl meddelat, att all berörd lokps fått tillägget, skall signaleringen ske enl. fig. 2 nedan.

Fig. 2.



5. När hastighetsnedsättning skall upphöra och varsamhetssignaleringen indragits, skall tillsyningsmannen

\*) Hastighetstavla med eller utan siffror, som ange hastigheten.

\*\*\*) Hastighetstavla med siffror, som ange hastigheten.

underrätta en av gränsstationerna, som skall underrätta den andra gränsstationen och tl.

### § 29.

1. Bdisp skall begäras enl. S1 av tkl på en av gränsstationerna för den stationssträcka, varå bdisp skall ske. Sedan tl medgivit bdisp, skall S1 genom tkl försorg delges den andra gränsstationen, underrättelsestationen, bm, den tjänsteman, som enl. 3 b nedan bestämts av ti eller utsetts av bm, samt de dpl, där ordergivning skall ske enl. § 32: 10 c, andra stycket.

*Ban-  
dispo-  
sition  
(bdisp).*

På stationssträcka, där tåg befinner sig, får på *delsträcka* bdisp anordnas såväl framför som efter tåget. Bdisp (utom vid avkoppling från tåg eller vid fordons införande enl. § 32: 10) får dock ej pågå på delsträcka, medan tåget befinner sig på samma sträcka.

*Anm.* Enl. § 33: 5 sker A-fordonsfärd på delsträcka i visst fall under form av bdisp.

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

*Anm. 1.* Har gränsstation varit obehärdad för sista tåget före bdisp, skall upplysning om tåg:tåget inhämtas, »Fri genomfart» återkallas och huvudsignalerna ställas till »stopp».

Innan bdisp påbörjas, skall hinderanmälan ha utväxlat (endast för delsträcka, när bdisp avser sådan) och tillsyningsmannen ha fått S1 av tkl på en av gränsstationerna samt besked av denne, att sträckan är klar och att hinder ej finns för bdisp. Bdisp för avkoppling från tåg får dock påbörjas, fastän bdispsträckan är upptagen av tåget. I sistnämnda fall skall hinderanmälan avlätas, så snart tåget avgått från gränsstationen, enl. följande lydelse: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N»; stoppsignalering enl. mom. 3 anordnas vid den gränsstation, varifrån tåget går, så snart det lämnat stationen, och vid den andra gränsstationen, så snart tåget inkommit dit.

*Anm. 2.* Ofta förekommande bdisp för vut kan förses med nummer och beteckning (t. ex. bdisp nr 3 A—B med början efter tåg nr ... t. o. m. kl ...), som skall delges vederb., helst genom att intagas i tdtboken. Vid begäran och order om sådan bdisp behöver endast nummer och beteckning anges. Är i tdtboken bestämt, att en bdisp skall ske vissa bestämda dagar, behöver S1 ej utfärdas (övriga säkerhetsåtgärder skola dock vidtagas); dylik bdisp skall anges på grafiska tdt.

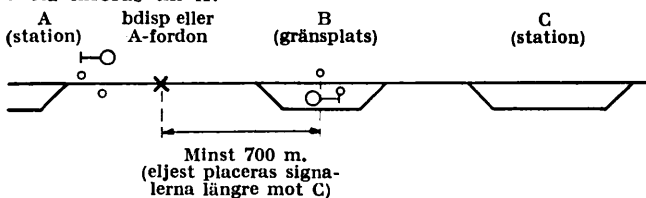
3. Så snart bdisp påbörjats, skall stoppsignalering med två knalldosor, en på varje räl på ca 20 m inbördes avstånd, och röd bansignaltavla (-lykta) anordnas på de platser, som begränsa bdispsträckan, sålunda:

a) *vid bdisp på hel stationssträcka*: genom tkl försorg och under dennes ansvar placeras signalerna vid yttersta växeln mot bdispsträckan eller längre ut, om så erfordras för t. ex. växlingsrörelse. På de stationer ti bestämt få signalerna i stället placeras i stationshusets närhet i huvudtågväg, dock endast om växlarerna samtidigt läggas för genomfart på nämnda tågväg och ej behöva rubbas under bdisptiden.

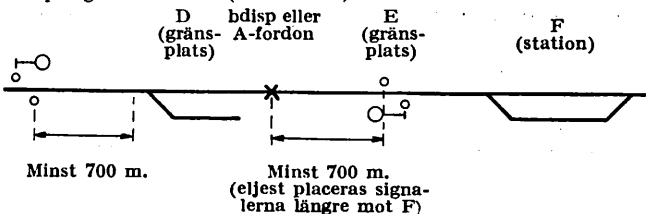
b) *vid bdisp på delsträcka*: på station ordnas signaleringen enl. a) ovan; vid gränsplats placeras signalerna i tågspåret, om avståndet mellan arbetsplatsen resp. de uttagna fordonen och signalerna *hela tiden* blir minst 700 m, eljest på erforderligt avstånd bortom gränsplats (se nedanstående ex.). Om ti ej bestämt annat, skall stoppsignaleringen vid gränsplats ombesörjas av tillsyningsmannen eller en av bm utsedd tjänstehavare vid banavdelningen. Den som anordnat stoppsignaleringen, skall underrätta tkl på en av gränsstationerna, vilken underrättar den andra gränsstationen.

#### Exempel på stoppsignalers placering.

1) När delsträcka begränsas av station åt ena och gränsplats åt andra hållet; i bdisp ingående fordon (A-fordonet) förutsätts skola införas till A:



2) När delsträcka åt båda hållen begränsas av gränsplats; i bdisp ingående fordon (A-fordonet) förutsätts skola införas till D:



4. Bdisp får ej pågå längre, än att bdispsträckan blir klar och anmälan härom kan göras minst 5 min, innan tåg *tidigast* kan väntas utgå på den sträcka; som disponerats.

5. Sedan bdisp avslutats, skall tillsyningsmannen anmäla detta enl. S16 (event. pr telefon) till tkl på en av gränsstationerna. Detta gäller dock ej, när vut införes genom tillkoppling framför lok, som drager tåg. Tkl skall återkalla hinderanmälan.

6. Stoppsignalerna vid *station* skola borttagas av denna, när anmälan erhållits, att bdisp avslutats; vid vut skola dock signalerna vid den station, dit fordonen införas, borttagas av tillsyningsmannen. Om ti ej bestämt annat, skola stoppsignalerna vid *gränsplats* borttagas av tillsyningsmannen eller på dennes order av den tjänstehavare, som bm enl. 3 b ovan utsett; den som borttagit signalerna, skall underrätta tkl på en av gränsstationerna, vilken underrättar den andra gränsstationen.

7. Kommer medgiven bdisp ej till stånd, skall tl och övrig berörd ps underrättas.

### § 30.

1. Vid A- och B-arbete skall tillsyningsman närvara på arbetsplatsen under arbetet. Hans namn skall uppges för gränsstationerna. A- och B-arbeten.

2. För A-arbete skall bdisp ha medgivits. Utbyte eller lösgörande av enstaka räl får dock utföras utan bdisp, varvid arbetsplatsen skall skyddas av stoppsignaler enl. § 27:1 och 2. Bevakning erfordras ej.

3. Vid B-arbete skall varsamhetssignalering ske vid arbetsplatsen enl. fig. 1 sid. 34. Bm eller på hans uppdrag tillsyningsmannen skall i god tid till en av stationssträckans gränsstationer uppges sträcka och ungefärlig tid för hastighetsnedsättningen samt medgiven hastighet. Denna station skall underrätta den andra gränsstationen och tl; nämnda stationer skola ombesörja, att lokps på tåg (vut) ges order på S10.

När hastighetsnedsättning erfordras mer än en månad och när hastighetsnedsättning skall upphöra, skall förfaras enl. § 28:4 och 5.

## § 31.

Arbete  
på sta-  
tion;  
spår på  
station  
ofarbart.

Är spår på station ofarbart på grund av arbete eller av annan anledning eller i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske, skall den som ansvarar för arbetet (upptäckt felet), anordna stopp- resp. varsamhets-signalering med bansignaltavlor (-lyktor), om tkl ej anser detta obehövt; signalerna placeras på sätt tkl bestämmer.

## § 32.

Vagn-  
uttag-  
ning  
(vut).

1. För vut skall bdisp ha medgivits. Tillsyningsman skall beordras. Tillsyningsman behöver dock ej medfölja ensamt lok, utan föraren är då även tillsyningsman; tkl ger i sådant fall växlingssignal, när vut skall utföras. I undantagsfall kan tkl beordra annan tjänstehavare att repetera signalen, varom föraren skall ha underrättats av tkl.

2. Medföljer särskild tillsyningsman, åligger det denne, utöver vad som bestämts i § 29:

att före fordonens utförande tillse, att bromsvikten är tillräcklig för såväl ut- som införandet, att för kontroll lämna föraren besked om vagn- och bromsvikten och att före såväl ut- som införandet undersöka bromsarna (vid utförandet av fordon, som skola avkopplas från tåg, och vid tillkoppling framför tåg åligger detta dock tbfh),

att medföra signalhorn, röd och grön signalflagga eller handsignallykta samt, om behövt, anordning för fordonens fastlåsning eller förstängning och signallykter samt, vid tillkoppling framför tåg, två knalldosor,

att leda rörelserna med växlingssignaler, när lok användes; på station dock endast om han fått tkl tillstånd.

Vid avkoppling från tåg behöver tillsyningsmannen ej närvara, förrän avkopplingen sker. S1 kan då överlämnas till honom genom tbfh mot kvitto i dennes anteckningsbok. Tillsyningsmannen behöver ej heller närvara under den tid, fordon hålls stilla på linjen, om låsanordning, som styrelsen godkänt, användes och nyckeln förvaras av tillsyningsmannen eller på dennes uppdrag av annan tjänstehavare; äro fordonen flera än två, skola åtminstone de båda yttersta låsas. Vid fordonens införande till dpl skall tillsyningsmannen alltid åtfölja dem.

3. När lok användes, skall även lokps och, vid av-



koppling från tåg eller tillkoppling framför tåg, tbfh tillställas S1.

4. Sth får ej överstiga 30 km; detta gäller dock ej tåg, varifrån fordon skola avkopplas. När handkraft användes, får sth dock ej vara större, än att manskapet säkert har fordonen i sin hand. Bromsvikten skall minst motsvara det bromstal, som gäller för tåg med en sth av 30 km eller, när handkraft användes, 40 km.

5. Fordon, som framföras samtidigt, skola vara sammankopplade. Avkoppling från tåg får ej ske, förrän tåget stannat. När lok ej drager fordon, skall en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt för att signalera till medföljande ps och ge »tåg kommer» med signalhorn.

»Tåg kommer» skall ges, när människor synas i spåret, och dessutom alltid framför triangelformigt lystringsmärke samt, när sikten är otillfredsställande, upprepade gånger framför rektangelformigt lystringsmärke, tills vägkorsningen passerats. »Tåg kommer» skall ges även framför vägkorsning med bommar (grindar), för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, och korsning med ljus- eller ljudsignaler, om dessa ej fungera. Kan ej säkert iakttagas, att vägtrafiken är spärrad, skola fordonen stoppas framför korsningen och föras över denna, först sedan bevakning anordnats eller bommar (grindar), som manövreras på platsen, stängts över vägen. Ensamt lok får dock, utan att korsningen bevakas eller bommarna fällas, föras över korsningen, när visshet vunnits, att hinder därför ej finns.

6. När fordon utan tillkopplat lok hållas stilla på linjen, skola de bromsas i betryggande omfattning och antingen fastlåsas enl. mom. 2, sista stycket, eller förstängas med bromsskor, bromsspakar eller andra säkra hinder på ömse sidor om hjulen (ej stenar, korta plankstumpar o. d.).

Anm. När fordon avställas på spår med spårledning för ljus- eller ljudsignaler, skall tillsyningsmannen ombesörja åtgärder enl. str 15, bil. A.

7. När fordon skall hämtas av lok och fordonet eller lykta därå ej säkert kan ses av lokps på ett avstånd av ca 400 m, skall tillsyningsmannen ombesörja, att »varsamhet» eller »sakta» visas mot loket på nämnda avstånd från fordonet. När föraren svarat med »giv akt», kan signaleringen upphöra.

8. Omedelbart innan fordon införs på dpl, skall tillsyningsmannen förvissa sig om, att hinder härför ej finns; detta behöver dock ej ske vid station, om »klart» visas därifrån.

Innan bdisp anmäles avslutad, skola fordonen ha införts till bestämd dpl; är denna tåg- eller lastplats, skall tillsyningsmannen dessutom ha tillsett, att fordonen och event. använt lok uppställts innanför skyddsväxel eller spärrspärr och att fordonen bromsats och säkrats enl. mom. 6. Har K16-nyckel använts, skola bestämmelserna i § 47:4 iakttagas. Kunna fordonen ej införas till bestämd dpl, skall förhållningsorder inhämtas från tl genom lättast åtkomliga station.

Sedan bdisp anmälts avslutad, få fordon ej åter utföras, utan att ny bdisp beviljats.

9. Vad ovan i denna § sagts om lok, gäller även rälsbuss utan resande och lokomotor.

Till-  
koppling  
av for-  
don  
framför  
lok  
(loko-  
motor),  
som  
drager  
tåg.

10. På de bandelar ti bestämt genom uppgift i tdt-boken få fordon, som uttagits på linjen, tillkopplas framför lok (lokomotor), som drager tåg, till vilket pålok ej användes. Införandet får ske till framförliggande station eller — på bandel, där bdisp får ske på delsträcka — till tåg- eller lastplats på stationssträckan.

Utöver bestämmelserna för vut gäller härvid följande. Högst 10 fordon få tillkopplas. Varje fordonsdel som hålles stilla på linjen skall vara bromsad och låst, om tillsyningsman icke är närvarande.

b) Förutom den stoppsignalering, som skall vara anordnad vid gränsstationerna resp. gränsplatserna, skall tillsyningsmannen ca 600 m från fordonen mot tåget utlägga en knalldosa på varje räl ca 20 m från varandra. När tåget väntas, skall vid behov »varsamhet» visas.

c) Klartanmälan skall kompletteras med: »dock skall tåget inskjuta .... st fordon från km ..... till .....». »Klart 0 endast till .....» anmäles blott om bortom den plats, varifrån fordonen skola inskjutas, del av stationssträckan är upptagen av annat tåg eller annan bdisp. Hinderanmälan anses återkallad genom 0 in-anmälan.

Tps skall delges såväl S1 som order på S10 att »..... st fordon finnas på linjen vid km ....., vilka skola införas av tåget till .....». S1 skall lämnas på stationen närmast före gränsstationen till den stations-

sträcka, varå inskjutningen skall äga rum, eller, om så ej kan ske, på annan av tl bestämd dpl; börjar bdispsträckan vid station, skall S10 lämnas där, eljest på närmast föregående station. Tbfh får ej anmäla »klart för avgång» på den station, där S10 skall lämnas, utan att han och lokps fått ordern.

d) Stoppsignalerna på station eller gränsplats, varifrån tåget utgår på bdispsträckan, få ej borttagas, förrän tps delgivits ordern på S10. Vid gränsplats skall tbfh eller på dennes order tillsyningsmannen borttaga signalerna.

e) Sth på bdispsträckan får varken före tillkopplingen eller under inskjutningen överstiga 30 km. Tåget skall stanna vid de knalldosor, som enl. b) ovan skola vara utlagda ca 600 m framför fordonen; ha dosorna ej påkörts, få de borttagas endast av tps. Sedan tåget stannat, skall det sakta föras mot fordonen efter framåtsignal av tbfh. Efter tillkopplingen, som skall ledas av tbfh, skall denne ge avgångssignal och inskjutningen ske såsom tågrörelse, varvid tillsyningsmannen kan åläggas att åka på något av de främsta fordonen för att hålla utkik framåt och signalera till lokps. På de tillkopplade fordonen skall slutsignal ej föras men i mörker rött fast sken visas såväl framåt som bakåt.

### § 33.

1. Av biö godkänd person får på eget ansvar utföra småfordon på linjen. Småfordonsfärd får ej ordnas så, att säkerheten äventyras för eller genom småfordonet eller att tåg (vut) hindras. Småfordon får ej fästas eller fasthållas vid tågfordon i rörelse.

2. Även på station sker framförandet på förarens eget ansvar, varför särskild försiktighet skall iakttagas.

3. Innan småfordon framföres på linjen, skall föraren inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften m. m. samt anmäla A- och B-fordonsfärd till underrättelsestation, allt enl. § 82: 5 och 6.

4. Småfordon, som ej användes och är lämnat utan tillsyn, skall stå hinderfritt från spår eller på ett av trafik oberört spår samt vara fastlåst eller på annat sätt säkrat. På station får småfordon ej uppställas på eller i farlig närhet av tågspår, utan att tkl medgivit detta.

*Gemensamma bestämmelser om småfordon.*

*A-fordon.* 5. Innan A-fordon framföres på linjen, skall föraren till tkl på en av de stationer (gränsstationerna), som begränsa färdsträckan, anmäla färden, 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 gränsstationerna såsom vid bdisp.

A-fordon får framföras *efter tåg, innan detta lämnat stationssträckan*, varvid anmälan enl. första stycket i detta mom. skall göras till tkl på den gränsstation, varifrån tåget utgår på stationssträckan. Så snart tåget avgått, skall nämnde tkl ombesörja stoppsignalering på egen station såsom vid bdisp och avlåta hinderanmälan enl. följande lydelse: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N». Vid den andra gränsstationen skall stoppsignalering ej anordnas. A-fordonsföraren skall i stället ombesörja, att en signalgivare, som visar stoppsignal mot sistnämnda station, under hela A-fordonsfärden åker på ett avstånd av ca 700 m före A-fordonet. Hålles fordonet stilla, skall stoppsignalering anordnas mot tåget enl. § 27: 1 och 2.

{ A-fordon får uttagas *framför tåg, som befinner sig på bakomliggande delsträcka; bestämmelserna om vut skola då tillämpas, varvid småfordonsföraren även skall vara tillsyningsman.*

*Ann.* Enär bevakningen kan vara inskränkt, bör begäran enl. första stycket i detta mom. göras i så god tid, att gränsstationerna kunna få förbindelse med varandra före färden.

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

7. A-fordon skall ha undanförts och föraren skall ha gjort anmälan härom till tkl på en av gränsstationerna inom den tid, som uppgivits för färden. Nämnde tkl ombesörjer, att hinderanmälan återkallas och att stoppsignalerna borttagas; vid den station dit fordonet införes, skall småfordonsföraren borttaga signalerna.

*B-fordon.* 8. Vid B-fordonsfärd ansvarar föraren för färdens föreskriftsenliga utförande.

9. Under B-fordonsfärd — även när fyrhjulig motordressin går som tåg — skall »tåg kommer» alltid ges

framför vägkorsning, som är försedd med ljus- eller ljudsignaler eller endast kryssmärken eller med bommar (grindar), för vilkas manövrering järnvägen ansvarar. Är korsningen försedd med ljus- eller ljudsignaler eller endast kryssmärken eller kan föraren ej se, att bommarna (grindarna) stänga över vägen, skall han dessutom minska hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden vid behov kan stanna före ankomsten till korsningen. »Tåg kommer» skall ges även framför andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas, såsom sådana oskyddade korsningar, kurvor o. d., där sikten är skymd; härvid skall dessutom hastigheten enl. förarens bedömande minskas i erforderlig mån, så att fordonet lätt kan stanna, om så erfordras.

Avståndet mellan tåg och efterföljande B-fordon eller mellan två B-fordon skall vara minst 200 m.

10. Om i undantagsfall B-fordon med motor beräknas ankomma till station strax innan tåg eller vut *tidigast* får avgå därifrån, skall B-fordonsföraren själv direkt hos tkl begära, att tåget (vut) kvarhålls, tills B-fordonet inkommit eller av B-fordonsföraren anmälts undanfört. B-fordonsfärden får då ej fortsättas, förrän visshet vunnits, att tkl rätt uppfattat och bifallit denna begäran. Tkl skall omedelbart utskriva order om kvarhållandet på S11. Vederb. ps på tåget (vut) skall, om det redan ankommit, tillställas ordern genast, eljest omedelbart efter ankomsten, om ej B-fordonet då inkommit eller anmälts undanfört.

11. B-fordon skall vara undanfört inom den tid, som uppgivits för färden. Blir B-fordon med motor kvarstående på linjen utöver denna tid, skola knalldosor utläggas och underrättelse lämnas, allt enl. § 27: 1 och 2. Bevakning erfordras ej.

### § 34 (reservnummer).

## Kap. III. Anordnande och inställande av tåg. Anordnande av påskjutning.

### § 35.

1. Tdtbok skall mot kvitto tillställas all ps, som har behov därav. På varje station skall boken jämte utdrag därav (= tågorbning) finnas tillgänglig för ps; ett exem-

*Tid-  
tabells-  
bok  
(tdtbok).*

plar av tågordningen skall insändas till ti för granskning. Förekommer tdt i tillägg till tdtboken, skall det kvitteras enl. mom. 4.

*Anm.* Ang. förandet av S3 på ordergivningsstation, se nämnda formulär.

*Angivande av möte i tidtabell (tdt).*

2. Möte anges i tdt i följande fall:

a) alltid, när båda tågen gå på båda sidor om stationen (tågplatsen) på samma tågspår, men

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

*Tillfällig tidtabell (tdt).*

3. Tillfällig tdt utfärdas av tl enl. S4 och delges vederb. ordergivnings- och underrättelsestationer, övriga berörda stationer, om möjligt även obehågade, och maskinbefälet.

S4 får i undantagsfall innehålla order, att tåg skall gå på stationssträcka efter annat tåg; se S4 baksida.

4. S4 kvitteras av alla tkl på S6 på sätt där anges.

## § 36.

*Order att extratåg går.*

1. Order att extratåg går ges i tdt eller enl. S5. S5 delges och kvitteras på samma sätt som S4. Har kvitto ej inkommit från underrättelsestation, skall tl ombesörja, att lokps ges order på S10, innan tåget utgår på underrättelsesträckan.

*Anm.* Avvikelser, som få göras från tdt, utan att order på S10 eller S11 behöver ges, äro angivna på S5.

2. Tkl på extratågets utgångsstation eller annan station, som tl bestämt, skall delge tps på tåget order sålunda:

om tdt *finns* i tdtboken: S5 i original eller bestyrkt avskrift (utdrag),

om tdt *ej finns* i tdtboken: S4 i original eller bestyrkt avskrift samt, när tåget anordnas på dag, som ej bestämts i tdt, S5 i original eller bestyrkt avskrift (utdrag).

3. Tps på varje tåg, som på station eller tågplats möter extratåg, skall delges mötesorder (S9). När i tillägg till tdtboken intagits tdt för extratåg och anbefallts komplettering av övriga tdt betr. möte med extratåget, skall ordergivning på S9 likväl ske, tills tl meddelat, att all berörd tps kvitterat tillägget.

*Order att tåg inställes.*

4. Order att tåg inställes ges enl. S5. Denna skall delges samma stationer som S4; kvitto lämnas endast av den station, varifrån tåget inställes. Vad i mom. 3 sagts om

order till tåg, som möter, skall i tillämpliga delar gälla även betr. order om möte, som bortfaller eller ändras.

### § 37.

1. Pålok får vid behov användas, om överföringsvagn ej medföres. Pålok får ej sammankopplas med tåg eller tillsättas tåg, som är i gång, utan att ti i samråd med miö medgivit detta. Påskjutning får ej ske på del av stationssträcka, när tåganmälan för det tåg, som påskjutes, skall utväxlas på gränsplats. *Påskjutning.*

Kan lok disponeras och skall påskjutningen ske endast på del av närmaste stationssträcka, får tkl besluta om påskjutningen och lokets återgång; eljest skall tl besluta härom.

När pålok återgår, anses det vara extratåg.

2. Order om påskjutning och påloks återgång skall ställas till de stationer, mellan vilka påskjutningen skall ske, mellanliggande stationer samt underrättelsestationen. Har underrättelsestationen ej kunnat delges, skall lokps å påloket ges order på S10.

Tkl på den station, där påskjutningen börjar, skall ge order till lokps å påloket om påskjutningen och återgången samt till tps på det tåg, som skall påskjutas, om påskjutningen. Ordern skall lämnas på S11 och för återgången på S4, om tl beslutat påskjutningen, eljest på S11 eller muntligen av tkl. I ordern om återgången skall lämnas uppgift om tågspår. Tkl skall även ombesörja, att tåg, som får möte med återgående pålok, ges order på S9.

## Kap. IV. Tågs sammansättning.

### § 38.

Har vagn skadats så, att dess trafikduglighet kan ifrågasättas, skall en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare avgöra, om vagnen får insättas i trafik eller skall sändas tom eller lastad i riktning mot verkstad. Har vagn varit ur spår, gäller str 123 s, art. 15. Vagn med skadeanslag »Vagnen har varit ur spår» skall snarast sändas till verkstad eller reparationsplats för axelbyte, om vagnen tillhör SJ, eljest till ägande banan.

*Tågfordon, som skadats eller varit ur spår.*

Har lok (lokomotor) skadats, skall maskinbefälet eller föraren avgöra, om och på vilka villkor det får framföras.

### § 39.

*Olika slags bromsar.* 1. Bromsarna i tåg, med undantag av rälsbusståg, utgöras av tryckluftbromsar och skruvbromsar. Med hänsyn till verkningssättet indelas tryckluftbromsarna i:

*P-bromsar* (hastigt verkande bromsar): broms med omställningsanordning i läget »P» eller »Perst», broms av system Knorr utan omställningsanordning och utan fast strypanordning samt broms av system Knorr EP;

*G-bromsar* (långsamt verkande bromsar): broms med omställningsanordning i läget »G» eller »Godst», broms av system Knorr utan omställningsanordning men med fast strypanordning enl. märkning på fordonets långbalkar samt broms av system Knorr EG.

Omställningsanordning för P- och G-broms skall intaga läget »P» (»Perst») i tåg av bromsgrupp P och läget »G» (»Godst») i övriga tåg.

*Tågens indelning ur broms-synpunkt.* 2. Med hänsyn till de slag av bromsar, som användas, indelas tågen på följande sätt, varvid bromsvikten och axlarna hos verksamt lok (lokomotor) ej medräknas:

a) *Tåg av bromsgrupp P* = dels tåg, där minst  $\frac{2}{3}$  av den använda bromsvikten erhålles från P-bromsar, dels tåg med en vagnvikt av högst 100 ton, i vilket minst 4 axlar bromsas med P-bromsar;

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

c) *Tåg av bromsgrupp Ö* = enbart skruvbromsat tåg samt annat tåg, som ej kan hänföras till bromsgrupp P eller G.

*Anm.* Om tåg tillhört eller avsetts tillhöra viss bromsgrupp men ändring häri sker, skall tps ges order härom.

*Tågs storlek vid olika sth.* 3. Det högsta antalet axlar i tåg, fränsett axlarna hos verksamt lok (lokomotor), får vara:

|                 |          |                 |           |
|-----------------|----------|-----------------|-----------|
| vid högst 80 km | 60 axlar | vid högst 50 km | 100 axlar |
| » » 70 »        | 70 »     | » » 40 »        | 120 »     |
| » » 60 »        | 80 »     | » » 30 »        | 140 »     |

### § 40.

*Erforderlig bromsvikt i tåg.* 1. Broms- och vagnvikten beräknas på sätt, som anges i tdtboken. Bromsvikten i tåg skall, fränsett bromsvik-



§ 40, mom. 1, på sidorna 46--47 ersättes av följande:

Intill dess Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen annorlunda bestämmer skall erforderlig bromskraft uträknas efter vagnsaxlar, se bromstabell.

Förutom bromskraften hos verksamt lok (lokomotor) skall i tåg finnas så många bromsaxlar att minst den i ovannämnda tabell angivna procenten av antalet lastaxlar i tåget blir bromsad.

Lastaxlar beräknas sålunda:

A. Som *hel* lastaxel räknas:

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

B. Som *halv* lastaxel räknas:

annan axel än under A härövan 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 komb. 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 pr axel.

Som *halv* bromsaxel räknas:

annan axel än under II härövan upptagen.

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

Lokomotortåg, som ej är upplåtet för resande, får framföras utan annan broms än lokomotorns, om lokomotorn har broms verksam på samtliga axlar. Härvid får vagnvikten ej överstiga:

vid en sth av över 40 t. o. m. 55 km: lokomotorns vikt,

vid en sth av över 25 t. o. m. 40 km: 3 gånger lokomotorns vikt och

vid en sth av högst 25 km: 5 gånger lokomotorns vikt.

Finnas tryckluftbromsar, skola dessa dock inkopplas.

5. Tillåten vagnvikt m. m. i efterkoppling framgår av omstående tabell.

| Sth            | Efterkoppling                       |   | Anmärkningar   |
|----------------|-------------------------------------|---|--|
|                | tillåten sammanlagd vagnvikt        | därav utan bemannad skruvbroms sist i tåget högst |  |
| T. o. m. 40 km | Särskild begränsning ej föreskriven | 60 ton  | När efterkopplingen överstiger 60 ton, skall denna och den tryckluftbromsade tågdelens var för sig ha bromsvikt enl. vederb. bromstal i bromstalstabellen; bromsgruppen bestämmes för tåget i dess helhet. |
| 41—50 km       | 60 ton                              | 45 ton  | Bromsvikt från tryckluftbroms skall finnas för tågets hela vagnvikt enl. vederb. bromstal (skruvbroms får alltså ej tillgodoräknas).   |
| 51—80 km       | 60 ton                              | 45 ton; dock högst 4 axlar                        |  |

Sist i tåg, som endast skruvbromsas, får finnas högst 60 ton vagnvikt utan verksam broms.

Skruvbroms får användas inuti tryckluftbromsad tågdel, men sth får då vara högst 40 km.

Bromsledning i efterkoppling skall om möjligt hopkopplas med ledningen i den främre tågdelens.

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

6. I tåg, där tryckluftbroms användes, skall nödbroms vara omedelbart åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tjänstgörande ps.

7. Anser föraren, att större bromsvikt än den bestämda erfordras på grund av ogynnsam väderlek eller annat förhållande, skola åtgärder vidtagas för att öka bromsvikten. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som föraren anser säkerheten kräva.

Finns föraren, att bromsningen ej motsvarar den använda bromsvikten, får han stoppa tåget för undersökning och vidtaga erforderliga åtgärder.

Blir tryckluftbroms i tåg helt eller delvis obrukbar, skola skruvbromsar bemannas eller vagnar frångkopplas eller hastigheten nedsättas. Tl skall underrättas om has-



tighetsnedsättning. Bli av annan opåräknad anledning bromsvikten otillräcklig, skall tl besluta om erforderliga åtgärder, såvitt ti ej bemyndigat tkl att bestämma om hastighetsnedsättning.

8. När hastighetsnedsättning beslutas av tl eller tkl med hänsyn till bromsvikten, skall tps ges order på S10. oavsett verksamt loks sth. Tåget skall därefter framföras på de olika delarna av resp. stationssträckor med högst den hastighet, som med hänsyn till lutningsförhållandena är tillåten enl. bromstalstabellen.

### § 41.

1. Verksamt lok (lokomotor) skall i regel gå främst i tåg. I följande fall får det gå sist och alltså skjuta tåget: a) för att undvika fara, b) för att förebygga att tåget blir kvarstående på linjen, se § 83:2, c) för att utväxla resande vid dpl, som tåget av misstag gått förbi, och d) när så bestämts i tdt eller i trängande fall av tl. Backning av tåg med överföringsvagn får ske endast tillfälligtvis, varvid särskild försiktighet skall iakttagas. I fallet c) får backning ske högst 1 000 m, varvid § 83:2, första och tredje styckena, skola tillämpas.

*Antalet  
lok i tåg  
och  
deras  
plats.*

Kan lokps vid fall d) ej hålla tillfredsställande utkik i rörelserikningen, skall en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps.

2. För att framföra tåg får utom ett pålok användas högst två lok, som då skola kopplas intill varandra. Framföres tryckluftbromsat tåg av två lok, hör bromsen manövreras från det främsta. Tåg med lastad överföringsvagn får ej dragas av lok med sammanlagt mer än 6 drivaxlar, om skruvbroms användes i tågdelen efter överföringsvagn.

3. Overksam, nedkopplat ånglok skall i tåg, som drages av ett lok, placeras om möjligt närmast detta och i tåg, som drages av två lok, vara skilt från det sista av minst 14 axlar; skadat ånglok eller skadad tender, som miö anser kunna transporteras i tåg, får kopplas endast sist i tåg, dock ej omedelbart efter vagn, som är upplåten för resande. Overksam motorvagn får placeras var som helst, om den har genomgående draginrättning, eljest sist.

Innan overksam lok eller tender skall transporteras i tåg, skall avsändande maskinbefäl lämna tl uppgift härom

och därvid ange hastighet, placering o. d. Tl skall vidarebefordra dessa uppgifter till berörda stationer på egen sektion och till tl på andra berörda sektioner.

Erfordras hastighetsnedsättning enl. detta mom., skall tps ges order på S10. oavsett verksamt loks sth.

### § 42.

*Skydds-  
utrymme  
intill  
lok  
(loko-  
motor).*

I tåg, som drages av lok (lokomotor) och är upplåtet för resande, skall skyddsutrymme, vari resande ej få färdas, finnas intill loket (lokomotorn) enl. följande tabell. Är vagnen närmast lok rammsäker stålvagn (se str 169), erfordras dock ej skyddsutrymme.

Skyddsutrymme erfordras ej för militär i militärtåg, pressbyråns tågbud, ambulerande tågservering samt ej heller i motorvagnståg eller i tåg med en sth av högst 40 km.

| Tåg med en sth av        | Skyddsutrymme |                   |                  |
|--------------------------|---------------|-------------------|------------------|
|                          | erfordras ej  | skall utgöra      |                  |
|                          |               | halv 2-axlig vagn | hel 2-axlig vagn |
| vid en vagnvikt av (ton) |               |                   |                  |
| 71—80 km . . . . .       | t. o. m. 75   | 76—150            | över 150         |
| 61—70 » . . . . .        | » 100         | 101—200           | » 200            |
| 51—60 » . . . . .        | » 150         | 151—300           | » 300            |
| 41—50 » . . . . .        | » 200         | över 200          | —                |

Är skyddsutrymmet i tåg otillräckligt för tågets sth, skall tps ges order om hastighetsnedsättning på S10. oavsett verksamt loks sth.

*Anm. 1.* Som hel 2-axlig vagn räknas F- och D-avd. i en kombinerad boggivagn. Som halv 2-axlig vagn räknas F- och D-avd. i en kombinerad 2-axlig vagn. 3-axlig vagn eller halv boggivagn skall anses motsvara hel 2-axlig vagn ( $\frac{1}{4}$  boggivagn = halv 2-axlig vagn).

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

### § 43.

*Tåg-  
samman-  
sättning.*

1. Alla fordon i tåg utom pålok skola vara hopkopp-lade med därför avsedda kopplingsanordningar. I tåg

med en sth över 40 km skola alla fordon ha hopdragbar kopplingsanordning; detta gäller dock ej rälsbusståg.

*Anm.* Ett fordon utan hopdragbar kopplingsanordning får dock i undantagsfall kopplas sist i tåg med en sth över 40 km. Ett fordon med skadad draginrättning får provisoriskt kopplas sist i tåg med en sth av högst 30 km, om en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare godkänt kopplingen för nämnda hastighet.

2. Fordon få ej framföras intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan stöt- och draginrättningarna överstiger ca 80 mm.

3. Godsvagn med fler än 2 axlar, som är lastad så, att axeltrycket uppgår till 9 ton eller däröver, får ej framföras med en sth över 40 km. I övrigt gäller att fordon ej får framföras på viss bansträcka utan styrelsens medgivande, om axeltrycket överstiger det för sträckan högsta tillåtna; se str 141 j.

4. Fordon, som självt eller vars last överskrider lastprofilen, får ej framföras i tåg utan tillstånd av biö. Dylikt tillstånd inhämtas enl. bestämmelser i str 141 a.

Intill vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara kan uppstå för den kopplande eller skada ske på närmast gående fordon eller på lastat gods, skall finnas skyddsvagn; se str 141 a.

5. Följande villkor gälla betr. vagnars vikt och hjulbas (= avståndet mellan yttersta axlarna) i tåg med olika sth:

| Sth                | Vagn (tom eller lastad) skall väga minst |              | 2- eller 3-axlig vagns hjulbas skall vara |                                      |
|--------------------|--|--------------|---|--------------------------------------|
|                    | 2-axlig vagn                             | 3-axlig vagn | om vagnen placeras inuti tåg, minst       | om vagnen placeras sist i tåg, minst |
| över 45 km . . . . | 4 ton                                    | 5,5 ton      | 3,5 m                                     | 4,0 m                                |
| 41—45 ” . . . .    | 3 ”                                      | 4,2 ”        | 3,0 ”                                     | 3,5 ”                                |
| 36—40 ” . . . .    | intet särskilt villkor                   |              |   | 3,2 ”                                |
| högst 35 ” . . . . | intet särskilt villkor                   |              |   |                                      |

6. Vagn med märkning ang. befordringsvillkor skall framföras enl. märkningen. Oavsett märkning gäller följande:

a) *tjänstevagn* utan märkning: endast efter tl medgivande och endast sist i tåg, som ej medför resande;

b) *vagn med tunqre gods av större längd* (räler, bjäl-

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

kar o. d.): ej intill vagn, som är upplåten för resande, och ej utan tl tillstånd i tåg med en sth över 40 km;

c) *vagn med eldfarlig olja:*

d) *vagn med explosiv vara av 1:a klass:* får ej ha bemannad skrubroms och får tryckluftbromsas, endast om så erfordras för att bromsvikten i tåget skall bliva tillräcklig:

Bestämmelser finnas i str 141 a och 114. Utdrag ur str 141 a finns i str 27 s, 33 s och 49.

e) *öppen vagn med lättantändligt gods* (se str 141 a, bil. H, avd. C VII) *i ångtåg:* insättes bland de sista vagnarna, om så kan ske utan menlig tågförsening eller annan olägenhet; får ej gå i ångtåg med en sth över 40 km utan tillstånd av tl;

f) *cisternvagn, lastad med klor eller svaveldioxid, och vagn med fat, av vilka något innehåller minst 100 kg klor eller svaveldioxid:* obemannad och ej i tåg, som är upplåtet för resande, samt högst två dylika vagnar i samma tåg, därvid kopplade tillsammans; placeras om möjligt nära mitten av tåget och alltid så, att närmast framför finnas minst tre och närmast bakom minst två vagnar, varå personer ej färdas och vilka ej medföra explosiv vara av 1:a klass, lättantändligt gods eller träkol. Tps skall ges order på S11. Bestämmelserna i detta stycke gälla ej vid vut.

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

g) *överksam lokomotor:* placeras sist i tåg; vårdare skall medfölja, om miö ej bestämt annat.

Överföringsvagn.

7. *Överföringsvagn* för fordon av annan spårvidd får framföras i tåg under nedannämnda villkor; dessutom skall ti i samråd med biö och miö utfärda särskilda bestämmelser om lastningen, bl. a. för att förebygga stjälpning, särskilt inåt i kurva.

*Placering i tåg.* Lastade överföringsvagnar\*) skola pla-

\*) Överföringsvagn anses lastad, när den uppbär annat fordon, eljest tom.

ceras tillsammans, helst närmast lok (lokomotor), eljest närmast efter godsvagn med minst 10 tons bruttovikt. Högst 200 tons vagnvikt får finnas efter sista överföringsvagnen; går överföringsvagn ej sist, skall fordonet närmast efter denna ha en bruttovikt av minst 10 ton. I tåg med resande får finnas högst fem lastade överföringsvagnar, vilka skola skiljas från vagn, som medför resande, av minst tre andra fordon (inberäknat närmast gående fordon med minst 10 tons bruttovikt).

*Tomma* överföringsvagnar skola kopplas sist i tåg. Högst sex dylika vagnar få medföras; därutöver får dock en tom överföringsvagn inkopplas mellan två lastade överföringsvagnar, om längden av fordon, som lastats på överföringsvagnarna, så kräver.

*Bromsning.* Vid avgörande om läget TOM eller LAST skall användas på vagn med bromsviktskytt, skall räknas med överföringsvagnens egen vikt plus vikten av pålastad vagn med event. last. På överföringsvagn utan bromsviktskytt skall läget LAST användas, när vagnen är lastad med minst 20 ton, eljest läget TOM.

Tom överföringsvagn får ej tryckluftbromsas. Lastad överföringsvagn, som går sist i tåg, skall tryckluftbromsas. Av vagnar efter överföringsvagn skall minst en vagn med minst 10 tons bruttovikt ha verksam broms.

I tåg med tre eller flera lastade överföringsvagnar skall dels hos överföringsvagnarna, dels hos övriga vagnar i tåget finnas en bromsvikt, som minst motsvarar det bromstal, som gäller för tåget.

*Hastighet.* Överföringsvagn får framföras med en sth av högst 30 km, om ej lägre hastighet föreskrivits; på dpl får sth dock vara högst 15 km.

Ang. backning av tåg och antalet drivaxlar hos lok, se § 41:1 och 2.

8. När hastighetsnedsättning erfordras enl. denna §, skall tps ges order på S10, oavsett verksamt loks sth. *Order ang. sth.*

## Kap. V. Tågs klarering och framförande.

### § 44.

1. På station skall tkl tjänstgöra, så länge tåg befinner sig på intilliggande stationssträcka samt när tåganmälan kan ifrågakomma. När så kan ske utan olägenhet, får ti *Tkl tjänstgöring för tåg.*



i undantagsfall medge, att tkl tjänstgöring 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.

*Driftplats (dpl), som får vara obevakad.*

2. Ti skall i samråd med siiö bestämma, om viss dpl får lämnas obevakad, sedan det vid gemensam besiktning av platsen fastställts, att anordningarna där fylla fordringarna enl. str 23, kap. XV. Protokoll över besiktningen skall upprättas.

*Ändring av stationsbevakningsskyldighet.*

3. I tdt eller särskild order av tl skall anges, om station skall vara obevakad för visst tåg.

Station, som i tdt eller särskild order av tl angivits som obevakad för ett tåg (01), skall vara bevakad för tåget i följande fall:

a) på särskild order av tl eller, vid försening, genom beslut av tkl:

b) utan särskild order, om extratåg anordnas, som på stationen eller på tågplats på intilliggande stationssträcka möter, förbigår eller förbigås av 01, eller om möte eller förbigång förlägges till stationen eller dylik tågplats.

Om tl ej bestämmer annat, skall bevakning för 01 kvarstå vid fall b) ovan, även om mötet (förbigången) ändras eller bortfaller; detta gäller även, när det andra tåget inställes.

4. När bevakning tillkommer eller bortfaller, skall tkl ombesörja dels underrättelse till den eller de av de båda närmaste stationerna på ömse sidor, som event. ej känner till detta, dels order på S11 till tps på 01; särskild order om bevakning ges dock ej, när tps fått den order, varigenom möte bestämts på station, och ej heller när ordern om bevakning skall ges på stationen ifråga, men tåget kan passera denna. När tkl beslutat bevakning, skall även tl underrättas.

*Åtgärder innan station lämnas obevakad.*

5. Kort innan bevakning upphör på station, skall tkl inspektera den tågväg, som skall användas medan stationen är obevakad. Härvid skall, förutom vad som bestämts i § 55, särskilt tillses, dels att alla fordon äro uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att åtgärder äro vidtagna, så att fordonen ej kunna komma i

drift, dels att vattenkran är låst samt dels att de åtgärder, som föreskrivits i instruktion för säkerhetsanläggning, vidtagits.

*Anm.* För tändning av bomsignallykter vid vägkorsning på station, skall ti i erforderliga fall utfärda föreskrifter.

6. Huvudsignalerna ställas därefter till »kör» i båda riktningarna, även om tåg skall gå endast i den ena riktningen. Kan lykta i semafor ej tändas, skall detta meddelas, när »Fri genomfart» anmäles. Hjälpsignalmedel skall ej anbringas. Lokps ges order på S10. Är huvudsignal bristfällig på annat sätt, än att lykta i semafor ej kan tändas, får stationen ej lämnas obevakad.

7. Sedan de åtgärder, som föreskrivits i mom. 5 och 6, vidtagits, skall tkl anmäla: »*Fri genomfart i NN* (stationens namn)» till de närmaste stationer på ömse sidor, som utväxla tåganmälan för det tåg, som går först.

»Fri genomfart» får ej lämnas från station, förrän »0 in i N» erhållits för närmast föregående tåg (0), varefter tkl tjänstgöring får upphöra. Ti får dock vid möte i undantagsfall medge, att »Fri genomfart» lämnas dessförrinnan enl. formuleringen: »*Då 0 inkommit N, fri genomfart i NN*»: tkl tjänstgöring får dock ej heller i detta fall upphöra, förrän »0 in i N» erhållits.

Saknas »Fri genomfart i NN», skall »Klart 0 till N» lyda: »*Fri genomfart ej anmäld från NN, eljest klart 0 till N*»; tkl skall ombesörja, att lokps ges order på S10.

Sedan station anmält »Fri genomfart», får växel eller spårspärr där ej rubbas.

8. När bevakning för tåg skall återupptagas, skall upplysning om tågläget inhämtas från en av de angränsande stationerna. Därefter får tåganmälan utväxlas. Varje huvudsignal skall genast ställas till stopp eller, om så ej kan ske, stoppsignal anordnas med hjälpsignalmedel. Beröendet mellan huvudsignalerna skall återställas, varefter K14-nyckeln skall inläggas på ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

*Åtgärder  
innan  
station  
återupp-  
tager  
bevak-  
ning.*

*Anm.* Kontroll skall ske, att semaforvinge ej fastnat i körställning. Vso får ej undertecknas, förrän bestämmelserna i denna § iakttagits.

9. Har order, som innebär bevakningsskyldighet för station, ej lämnats tps på en föregående station, får in-

fartssignalen ej under några förhållanden ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Finns för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll hinder för avgången, skall § 74:3 eller 4 tillämpas.

*Anm.* Upptages bevakning för ett tåg på en station B, sedan tåget avgått från närmast föregående station A, skall tkl i B anmäla »01 in i B», när villkoren härför äro uppfyllda, och därefter mottaga »01 in i C».

### § 45.

*Daglig inspektion och tillsyn.*

1. Stf skall dagligen inspektera bangården och därvid särskilt uppmärksamma, om växlar, signalinrättningar och andra säkerhetsanordningar äro i fullt användbart skick. Vid behov skola åtgärder omedelbart vidtagas för att trygga säkerheten och avhjälpa fel. Ti kan medge, att inspektionen på större station i lämplig omfattning åläggas annan tjänsteman. Denna inspektion skall på ständigt obebakad dpl verkställas av bm och bv vid deras besiktning av banan.

2. Varje afton och vid stark blåst även på annan tid skall tkl tillse, att åtgärder äro vidtagna, så att fordon ej komma i drift. Avställda fordon skola, även om spårspärr finns, säkert förstängas och i betryggande omfattning bromsas. Motsvarande tillsyn på tågplats och bemannad lastplats skall verkställas av plv, om ti i samråd med biö ej bestämt annat.

### § 46.

*Säkerhets-tjänstens handhavande i allmänhet.*

1. Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder, som ha samband med tågs klarening, t. ex. manövrera ställverk, och eljest övervaka dessa åtgärder. Han skall dock alltid själv handha nyckel till tågväglås (tågvägsspärr); nyckeln får ej lämnas kvarsitande i låset (spärren). Tågvägsklargöring och inspektion skall utföras av olika personer, utom när tkl är ensam i tjänstgöring eller själv manövrerar ställverk eller när ti medgivit annat.

2. På varje station, där minst två tjänstehavare äro i tjänstgöring, skall i plan för säkerhetstjänsten eller turlista intagas bestämmelser enl. anvisningarna till planen. All ps i säkerhetstjänst är skyldig taga del av planen. På varje station skall föras överlämningsbok.

3. Order, som röra säkerhetstjänsten, skola delges be-

rörd underlydande ps å dpl på betryggande sätt, som skall godkännas av ti.

4. Vid varje dpl, där kontrollåsnycklar finnas, skall nycklarnas typ och antal vara angivet på form. 361 C.

5. När tåg är på in- eller utgående på dpl, där tkl eller plv skall tjänstgöra för tåget, skall denne ha uppmärksamheten riktad på tåget och därför vistas på plattform eller i dess närhet, om ej annat tjänsteälliggande kräver, att han vistas på annat håll.

### § 47.

1. OK16-nyckel, vilken användes för låsning av växlar (spårspärrar) på tillfälligt obebakad station, får handhavas endast av tkl själv.

2. Huvudnycklar, K16, till tåg- och lastplats skola till det antal och på de stationer ti bestämmer, förvaras under lås och tkl ansvar.

3. Tbfh på varje tåg, i vars tdt så bestämts, skall medföra K16. Tbfh skall utkvittera och mot kvitto återlämna K16 hos tkl vid utgångsstationen, om ti ej bestämt annat. K16 skall för kontroll uppvisas för alla tkl, som tjänstgöra för tåget. Hinderanmälan skall ej utväxlas, när K16 enl. detta mom. utlämnats till tbfh.

4. Tkl får tillfälligtvis mot kvitto utlämna K16 till tbfh, som ej medför dylik, bm, signalreparatör och tillsyningsman, varvid hinderanmälan omedelbart skall utväxlas, även om bdisp ej samtidigt skall äga rum. Sedan K16 använts, skall den snarast möjligt mot kvitto återställas till tkl vid en av stationssträckans gränsstationer; härvid skall även anmälas, att allt är klart för tågs framförande förbi platsen. Skulle det medföra avsevärd olägenhet att återställa K16, som utlämnats till annan än tbfh, får detta uppskjutas, varvid sistnämnda anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16». Hinderanmälan får ej återkallas, förrän den som innehaft K16, återlämnat eller förklarat sig ha denna samt gjort ovannämnda anmälan.

*Anm.* Har K16 återlämnats till annan station än den som utlämnat nyckeln, skall nyckeln som tjänsterek. återsändas med första tåg.

5. Till dess K16 återlämnats, är den som utkvitterat densamma, ansvarig för att den ej obehörigen begagnas.

6. Vid varje tågplats och bemannad lastplats skall fin-

*Användning och förvaring av kontrollåsnycklar.*

nas en reservnyckel av varje nyckeltyp, som ingår i kontrollåsanläggningen. Reservnycklarna, vilka skola förvaras på ett för obehöriga med lås skyddat ställe och under plombering, få användas endast efter medgivande av tkl på en av stationssträckans gränstationer. När tkl lämnat dylikt medgivande betr. reserv-K16, skall han omedelbart avlåta hinderanmälan, om tl ej bestämt annat. Den som begagnat reserv-K16, skall snarast därefter aningen placera nyckeln på det bestämda förvaringsstället under provisorisk försegling eller mot kvitto överlämna nyckeln till tkl på station, som tl bestämmer. Först sedan detta skett och anmälan gjorts, att allt är klart för tågs framförande förbi platsen, får hinderanmälan återkallas.

När reservnyckel tages i bruk, skall tkl anmäla detta till ti, som snarast skall låta plombera reserv-K16; för annan reservnyckel skall ti i samråd med siö lämna förhållningsorder.

Har kontrollåsnnyckel förkommit eller upphittats, skall ti genast underrättas.

#### § 48.

*Belysning på personplattform.*

Personplattform skall hållas belyst i mörker, när den är upplåten för allmänheten. Ti kan dock medge undantag härifrån för obehöriga dpl, där ps ej finns.

#### § 49.

*Order till tåg och vagnuttagning (vut).*

1. Order till tbfh (tillsyningsman) och lokps. skall ges på S-formulär; dpl namn skola vara fullständigt utskrivna i ordertexten. Order till tåg (vut) på eller utanför dpl, där ordern skall tillämpas, får dock ges muntligen, om annat ej bestämts. Vid psbyte på tåg (vut) skall frånträdande tjänstehavare till den tillträdande mot kvitto i anteckningsbok överlämna erhållna order, som gälla den sistnämndes tjänst. Kan så ej ske, skall överlämningen förmedlas genom tkl. Biträde skall kontrollera, att erhållna order efterlevs.

*Anm.* Föraren på den bakre av två verksamma rälsbussar likställas med biträde och skall därför tillställas och kvittera order.

2. Order till tåg skall alltid, när så kan ske, ges på station före tågets ankomst till kontrollstationen och om möjligt på ordergivningsstation. Kontrollstationen skall

underrättas, när ordergivning skett, varvid det väsentliga av ordern uppges. Har sådan underrättelse ej erhållits och kan genom förfrågan visshet ej vinnas, om ordergivning skett, skall tkl på kontrollstationen ombesörja sådan. Har tåg utan att ha fått order avgått från station, där ordern skulle ha givits, skall denna station dels anmoda annan station att verkställa ordergivningen, dels underrätta kontrollstationen härom.

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 åt motsatt håll att ombesörja kontrollen. Sistnämnda station får ej anmäla »Klart 0 till N», förrän besked erhållits, att ordergivning skett. På sistnämnda sätt skall kontrollen ske även i andra fall, när order måste ges på gränsstation vid början av den stationssträcka, där ordern skall tillämpas.

## § 50.

1. Genomfartståg skall i regel intagas på huvudtågväg. I övrigt bör tågspår väljas så, att den resande allmänheten för att komma till eller från tåg ej behöver gå över spår, varå annat tåg under tiden ankommer eller avgår.

*Bestämmande av tågspår på station.*

När station är obevakad, skall tåg — utan att särskild order om spårändring ges — gå på tågväg, som ti bestämt, i regel huvudtågväg (se tdtboken).

2. När spårändring för visst tåg måste ske, skall tkl ombesörja, att lokps om möjligt ges order på en föregående dpl på S11 eller, för tåg, som vid mötesändring skall framgå, på S8 eller S14. Ordergivningsstation skall dock utan anmodan verkställa ordergivningen, när den delgivits tl order, varigenom spårändringen bestämts, eller när spårändringen enl. uppgift i tågets tdt skall ske, på grund av att annat tåg anordnats. I sistnämnda fall skall ordern endast ange, att extratåget går (S9 vid möte och S11 vid förbigång).

Har order om spårändring ej lämnats på en föregående dpl, får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits.

*Anm.* Har ändring av tågspår bestämts i tillägg till tdtboken, skall order om ändringen ges på S11, tills tl meddelat, att all berörd lokps kvitterat tillägget.

*Tågspår  
m. m.  
vid möte  
och för-  
bigång  
på tåg-  
plats.*

3. Vid möte på tågplats skall det tåg, som ankommer först (02), stanna utanför yttersta växeln och därefter snarast möjligt av tbfh inväxlas på sidotågvägen, om annat ej bestämts genom särskild order eller i tdt, när mötet är angivet i denna; »tåg kommer» ges därvid för att varsko tps på 01. Sedan 02 inkommit och stannat samt tågväg klargjorts för 01 under ansvar av tbfh på 02, skall denne ge »framåt»\*) till 01, när detta kommer. Ges ej signalen vid 01 ankomst, skall tåget stanna utanför yttersta växeln. Ankomma 01 och 02 samtidigt, skola båda tågen stanna utanför yttersta växeln, varefter tåget med jämnt nummer inväxlas först.

Vid förbigång på tågplats skall tbfh på det först ankommande tåget (01) klargöra tågväg för det andra tåget (03) och vid dess ankomst ge »framåt»\*). Ges ej signalen vid 03 ankomst, skall tåget stanna utanför yttersta växeln.

*Order  
om spår-  
ändring  
förfaller.*

4. Erhållen order om spårändring skall ej gälla: om spårändringen enl. uppgift i tågets tdt skall ske på grund av möte med anordnat extratåg och mötet ändras, eller

om spårändringen är angiven i S8 eller S14 och mötet ånyo ändras,

i båda fallen förutsatt att tps i förväg fått ordern om mötesändringen.

## § 51.

*Huvud-  
signals  
manövrering.*

1. Huvudsignal vid station skall normalt visa »stopp»; betr. tidpunkt för tändning av dylik signal se § 53: 1. Huvudsignal vid obebakad dpl skall normalt visa »kör». Huvudsignal, som ställts till »kör», skall när som helst kunna återställas till »stopp».

2. Körsignal får ej ges, förrän allt är klart för tågs framläppande och, om huvudsignalen manövreras av signalvakt, tkl givit denne order att visa sådan signal.

3. Körsignal för infart resp. order att visa körsignal får ges högst 15 min före tågs väntade ankomst. Körsignal för utfart resp. order att visa körsignal får ges högst 15 min, innan tåg får avgå.

4. Har körsignal givits med huvudsignal på station, skall signalen återställas till »stopp»:

\*) Även om tåget skjutes eller består av ensamt hackgående lok (lokomotor, rälsbuss).

om förregling finns och är i bruk: så snart tåget stannat på stationen eller i sin helhet passerat de förreglade växelgrupper, som tillhöra tågvägen,

om förregling ej finns eller är ur bruk: så snart tåget stannat på stationen eller gått förbi huvudsignalen.

5. Måste körsignal visas med huvudsignal för undersökning av säkerhetsanläggning, skall tkl, sedan en tågväg klargjorts och inspekterats, ha lämnat medgivande härtill.

## § 52.

1. Kan bristfällig infartssignal ej visa tydlig stoppsignal, skall

stoppsignalering ske med hjälpsignalmedel, signalens alla lyktor släckas och order ges till lokps, dock endast om så kan ske på en föregående station (S10).

När tåget skall intagas, tillämpas mom. 3.

Anm. Har signalen fastnat i körställning, när tåg ej får intagas på dpl, och har lokps ej fått order härom, skola dessutom

två knalldosor skyndsamt utläggas ca 700 m utanför stationsgränsen och

en signalgivare vid stationsgränsen visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, tills »tåg kommer» och »beredd» givits.

2. Kan bristfällig infartssignal visa tydlig stoppsignal men ej riktig, tydlig och fullständig körsignal till var och en av de tågvägar, för vilka den gäller, skall signalen bibehållas till »stopp» och tåg intagas enl. mom. 3; lokps skall ej orderges.

3. När tåg får intagas, skall, sedan »tåg kommer» och »beredd» givits,

tkl visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. grönt sken,

från loket svaras med »giv akt»,

tkl visa »framåt», vilket innebär, att tåget får föras förbi stoppsignalen,

från loket ånyo ges »giv akt».

4. Är utfartssignal bristfällig, skall lokps alltid ges order; ordern ges om möjligt 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 (§ 74: 3).

Infartssignal vid station är bristfällig.

Utfartssignal vid station är bristfällig.



Kan utfartssignal *ej visa tydlig stoppsignal*, skall dessutom stoppsignalering ske med hjälpsignalmedel och signalens alla lyktor släckas.

Avgångssignal innebär, att tåget får föras förbi utfartssignalen.

*Anm.* Kan utfartssignal, som förreglar växel på linjen eller rörlig bro, *ej visa »kör»*, skall tkl på station, som ti bestämt, ansvara för att bron (växel) intager rätt läge, innan tåg får gå över platsen. Lokps skall ges order på S10.

Fungerar *ej ljus- eller ljudsignaler* vid vägkorsning på linjen, förrän utfartssignal ställts till *»kör»*, skall § 26:2 tillämpas, om signalen *ej kan visa »kör»*.

*Försig-  
nal är  
brist-  
fällig.*

5. Är *försignal bristfällig*, skall den station, vars huvudsignal försignalen tillhör, dels ombesörja order till lokps på S10, dels underrätta kontrollstationen.

### § 53.

*Tänd-  
ning  
av sig-  
nal-  
lyktor.*

1. Lyktor på huvudsignal skola vara tända, när tåg skall framgå och under minst 15 min dessförinnan; semaforlyktor dock endast när nattsignaler erfordras. På semafor skola alla lyktor vara tända samtidigt.

2. Växel- och spårspärrlyktor skola vara tända, när så erfordras för växlingsrörelser; sådana lyktor i tågväg skola dessutom vara tända, när tåg skall framgå på tågvägen.

3. Bomsignal- och vattenkranlyktor skola vara tända, när tåg- eller växlingsrörelse berör vägkorsning resp. spår invid vattenkran och, för tågrörelse, under minst 15 min dessförinnan.

*Anm.* Ti kan medge undantag för vattenkranlykta. Vattenkranen skall då vara låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

### § 54.

*Växlar  
lägen  
och tåg-  
väx-  
klar-  
göring.*

1. Växlar i huvudtågvägen på station och tågplats, växlar i tågspåret på lastplats samt skyddsväxlar och spårspärrar skola normalt ligga i läge för gång på huvudtågvägen resp. tågspåret. På tåg- och lastplats skola växlar och spårspärrar normalt vara förreglade eller låsta i ovannämnda lägen.

Spak för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel skall normalt vara fränkopplad och låst.

2. I god tid innan tåg skall använda viss tågväg på station, skola växlarna läggas för tågvägen samt sådana

växlar och spårspärrar, som skydda tågvägen, läggas i skyddande lägen. Dessutom skola sådana motväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som ej bliva förreglade, på betryggande sätt låsas eller bevakas; detsamma gäller oförreglade medväxlar, när hastigheten skall vara större än 40 km. Till vägledning vid tågvägsklargöringen skall tågvägsbeskrivning (form. 358 Å) finnas upprättad på de stationer ti bestämt.

3. Vid tågs ankomst till station skall om möjligt såväl infarts- som utfartstågvägen hållas klar och betryggad. Vid möte behöver dock endast infartstågvägen hållas klar för det tåg, som intages först, varvid infartstågväg skall vara lagd även för det andra tåget, om så kan ske.

### § 55.

Inspektion av att tågväg är klar och betryggad (= tågvägsinspektion) skall ske kort före varje tågs ankomst och avgång, antingen genom att tkl inspekterar tågvägen eller genom att tågvägsinspektör, som förordnats av ti, anmäler till tkl, att inspektionen utförts utan anmärkning. Härvid skall bl. a. tillses, att växlar och spårspärrar äro rätt lagda för tåget samt i föreskriven ordning låsta eller bevakade, att växeltungorna sluta väl intill stödrälerna, att tågvägen är hinderfri, att växling ej pågår eller igångsättes i strid mot § 56 och att tydlig stoppsignal visas med ifrågakommande huvudsignaler. Växlingsledare skall underrättas, när inspektion sker.

*Tågvägs-  
inspek-  
tion.*

*Anm.* Finns ställverk, gäller betr. inspektion av växlar och spårspärrar den för ställverket fastställda instruktionen.

Ti kan genom bestämmelse i tågs tdt ålägga tbfh eller förare att vid tågs ankomst till station kontrollera och ansvara för, att tågets bakre del resp. loket stannat hinderfritt för spår, som skall användas för mötes- eller förbigångståg. När tåget stannat hinderfritt, ger tbfh (föraren) »lägg om växeln». Har ti även bestämt, att vederbörlig växel skall läggas om av tbfh, får denne ej ge signalen, förrän så skett. Uteblir signalen, skall hinderfriheten inspekteras i vanlig ordning genom tkl.

### § 56.

1. Växling på tågspår utanför stationsgränsen får ej ske, när tåg väntas ankomma på spåret inom 20 min, om ej växlingsledaren fått tkl medgivande. Växlingen

*Tågs  
skyddan-  
de mot  
växlings-  
rörelser  
m. m.*

skall vara avslutad vid viss av tkl bestämd tid, dock senast 10 min innan tåget tidigast kan väntas.

2. Växling i tågvägen eller strax bortom infartstågvägens slutpunkt eller på spår, som korsar eller mynnar ut i tågvägen, utan att denna är skyddad genom spårspärr eller skyddsväxel, skall avslutas, när tågvägsinspektion sker. Sedan tågvägsinspektion skett, får sådan växling ej ske utan tkl medgivande.

3. Uppställning av fordon på tågspår på station skall i möjligaste mån undvikas. Växlingsledare skall efter växlingens slut tillse, att avställda fordon stå hinderfritt för tågspår och, när så bestämts i plan för säkerhetstjänsten, även för sidospår, att de sammankopplas sinsemellan eller i större grupper och att de bromsas eller förstängas enl. § 23.

4. På tåg- och lastplats får rörelse med fordon utanför skyddsväxel eller spårspärr ske, endast när tåg gör uppehåll på platsen samt vid vut. Vid växling på tågplats gäller mom. 1 ovan i tillämpliga delar, varvid tkl befogenhet tillkommer tbfh. Efter slutad växling på tåg- eller lastplats skall tbfh (tillsyningsmannen) tillse, att kvarlämnade fordon avställas och säkras enl. § 23, och att växlar och spårspärrar återföras i ursprungliga lägen.

### § 57.

*Tågs-  
sam-  
tidiga  
in- eller  
utjurt  
vid  
station.*

Under tågs infart på eller utfart från station får annat tåg ej samtidigt vara i rörelse där, vare sig på in- eller utgående, om ej tågvägarna äro oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

### § 58.

*Av-  
spärr-  
ning  
eller be-  
vakning  
av spår.*

Sådana delar av spår på station, över vilka den resande allmänheten måste passera, skola avspärras eller bevakas, när detta erfordras för tågrörelser.

Körsignal till genomfartståg får ej ges, förrän dylik avspärrning eller bevakning ordnats.

Kan avspärrning eller bevakning ej lämpligen ordnas, skall tkl ombesörja, att den resande allmänheten varskos, innan tåget framgår.

Bestämmelserna i denna § avse ej vägkorsning på station.

*Anm.* Ang. skydd mot växlingsrörelser, se str 33s, § 10: 2, näst sista stycket.

## § 59.

1. Tåganmälningsskyldighet tillkommer alla bevakade stationer.

Tåg-  
anmäl-  
nings-  
skyl-  
dighet.

Anm. Ang. ändring i stations bevakningsskyldighet, se § 44.

2. Tåganmälan tillgår på följande sätt.

Tåg-  
anmä-  
lan.

A. När hel stationssträcka är disponibel för tåget.

Innan tåg får avgå från station, skall närmaste station i tågets farriktning ha anmält »Klart 0 till N» såsom besked, att intet hinder för tågets gång dit är känt. Denna anmälan får ske högst 15 min, innan tåg tidigast får avgå.

När tåg avgått från station, skall därifrån genast anmälas »0 ut» till närmaste station i tågets farriktning. Går nästa tåg (00) i motsatt riktning och förutses intet hinder mellan de båda tågen, får samtidigt med »0 ut» anmälas »Då 0 inkommit, klart 00 till N» (= då-klart): när då-klart anmälts, behöver 0 in-anmälan ej ske för det förstnämnda tåget.

Anm. 1. 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 stationssträckan, skall detta meddelas. Detta gäller även, när tåg, som enl. tdt skall bestå av rälsbuss, utbytes mot annat tåg.

Sedan tkl kontrollerat, att hela tåget inkommit till stationen, att slutsignal medföres, när så skall ske, att infartssignalen visar »stopp», och att tbfh medför K16-nyckel, när så skall ske, skall »0 in i N» snarast möjligt anmälas till den station, varifrån »0 ut» erhållits.

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

»0 in i N» och »Klart 0 till N» får anmälas endast av tkl själv eller på dennes order i varje särskilt fall. Dylik order ges om möjligt genom att tkl antecknar sin signatur i tågtidjournalen, eljest muntligen, varvid ordern snarast möjligt skall bekräftas på nämnda sätt.

Vid påskjutning av tåg skall 0 ut-anmälan kompletteras med orden: »med pålok till M» (den plats, där påloket skall lämna tåget). När pålok, som återgått från plats på stationssträcka, inkommit till närmaste station (NN), skall denna till nästa station i tågets farriktning (N) genast anmäla: »Pålok från 0 in i NN». Först där-

efter får »0 in i N» anmälas. Återgår pålok över hel stationssträcka, utväxlas tåganmälan för återgången i vanlig ordning.

För hjälptåg, som utgår på den stationssträcka, där hjälpbehövande tåg befinner sig, erfordras ej tåganmälan.

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

### B. När endast delsträcka är disponibel för tåget.

Innan tåg får avsändas från gränsstationen (A) vid den första delsträckan inom en stationssträcka, skall A ha utväxlat klart-anmälan enl. nedan med stationssträckans andra gränsstation (B) och tps ha delgivits avskrift av klartanmälan på S12. Innan tåg får utgå på annan delsträcka än den första, skall tbfh från B ha inhämtat dels anmälan »00 in i . . . (B eller gränsplats på vägen dit)» för ett event. föregående tåg i samma riktning eller »Hindret undanröjt», dels klart-anmälan för det egna tåget (0). Klart-anmälningarna skola lyda:

för delsträcka, som slutar vid gränsplats (X): »Klart 0 endast till X» jämte uppgift om orsaken;

för delsträcka, som slutar vid station: »Klart 0 till B».

När tåg avgått från A, skall därifrån *genast* anmälas »0 ut» till B.

När tåget i sin helhet inkommit till den i klart-anmälan nämnda gränsplatsen (X), skall tbfh — som då skall inneha K16-nyckel, om han kvitterat ut sådan — anmäla »0 in i X» sålunda:

till A, om möte skall ske i X; betr. undantag för sist ankommande tåg, se nedan;

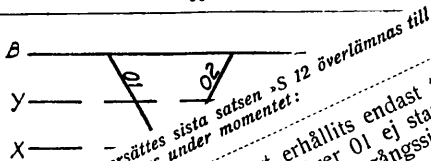
till både A och B, om 0 in-anmälan föreskrivits i tdt eller på S11 eller om tåget skall förbigås i X.

Sedan »0 in i X» anmälts, ansvarar tbfh för att tåget ej föres tillbaka ut på den sträcka, som genom 0 in-anmälan frigivits.

När tåget inkommit till B, skall därifrån till A anmälas »0 in i B».

Vid möte på tågplats, X, skall tåganmälan ske enl. följande exempel\*):

\*) Helledragen, vågrät linje betecknar station, avbruten linje gränsplats.



Tbfb  
I § 59, mom. 2 B 2, å sid. 67, ersättes sista satsen »S 12 överlämnas till  
tbfb på 01» med följande, som inklistras under momentet:

S 12 överlämnas till tbfb 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 tbfb å 02 visa avgångssignal  
mot 01, innebärande att klart erhållits till stationen A.  
I exemplet 02,  
»Klart 01 till A» eller »Klart 01  
(gränsplats på vägen till A)», i sist-  
nämnda fall med uppgift om orsaken, och på S12 ut-  
krävs för tps på 01; S12 överlämnas till tbfb på 01.

3) hos B begära »då-klart» för 02; denna ansökan  
skall lyda: »Då 01 inkommit X, klart 02 till B» eller »Då  
01 inkommit X, klart 02 endast till Y», i sistnämnda fall  
med uppgift om orsaken; avskrift av klartanmälan på  
S12 överlämnas till lokets då 02.

Tbfb på tåg 01 skall ej anmäla »01 in i X». Tbfb på 01  
uppvisar vid passerandet sin K 16-nyckel för tbfb på 02.

Tbfb skall medföra erforderliga S-formulär samt tåg-  
anmälningsbok (form. 359 C). Vid gränsplats skall tbfb  
själv avlåta och mottaga ovannämnda anmälningar och  
mot kvitto tillställa övrig tps på tåget avskrift på S12  
av klart-anmälningarna.

Anm. 2. När hjälptåg utgår på den delsträcka, där annat  
tåg stannat, erfordras ej tåganmälan för hjälptåget.

Anm. 3. På station får 0-in och klart-anmälan lämnas en-  
dast av tkl eller på dennes order enl. A ovan.

## § 60.

För rälsbusståg skall följande gälla jämte sär övriga be- Rålsbuss-  
stämmer för tågrörelse. tåg.

1. Rälsbuss bemannas för framförandet med endast fö-  
rare, som skall tjänstgöra även som tbfb, om ti ej be-  
stämt annat.

Rålsbuss skall vara försedd med säkerhetsgrepp. Upp-  
står fel på detta, sedan tåg avgått från utgångsstationen,  
skall ytterligare en signalkunnig man taga plats i förar-  
hytten. Han skall instrueras om hur tryckluft- eller  
vakuumbromsen tillsättes. Finns ej signalkunnig tjänste-  
havare tillgänglig, får tåget med en sth av högst 20 km

föras till närmaste station, varifrån sådan person kan medfölja.

2. Högst två 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.

*Anm.* När i undantagsfall behov föreligger att transportera överksam rälsbuss i ett rälsbusståg, får endast en sådan finnas i tåget; den överksammas bussen skall i detta avseende betraktas som släpvagn.

3. Förare på tåg, som framföres av rälsbuss av klass B, skall alltid ge »tåg kommer» framför vägkorsning, som är försedd med ljus- eller ljudsignaler eller endast kryssmärken. Är korsning försedd med endast kryssmärken, skall föraren dessutom minska hastigheten så, att tåget under alla förhållanden vid behov kan stanna före ankomsten till korsningen; detta gäller även om föraren ej kan se, att bommar (grindar), för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, stänga över vägen, varvid även »tåg kommer» skall ges, eller om föraren ej kan se, att ljus- eller ljudsignaler visa »stopp» mot vägen. »Tåg kommer» skall ges även framför andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas, såsom sådana oskyddade korsningar, kurvor o. d., där sikten är hindrad; härvid skall dessutom hastigheten enl. förarens bedömande minskas i erforderlig mån, så att tåget lätt kan stoppas, om så erfordras.

4. För rälsbusståg gäller, förutom § 69: 2, 3 och 5—8, nedan angivna sth, om ej i tdtboken eller särskild order lägre sth bestämts för viss sträcka eller plats.

| Rälsbusstågs sammansättning:   | sth:            |
|--|-----------------|
| 2-axlig släpvagn medföres <i>ej</i> ; alla fordon<br>i tåget ha verksam genomgångsbroms**) } den lägsta av | } fordonens sth |
| 2-axlig släpvagn <i>medföres</i>   |                 |
| a) alla fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms**) . . . . .   | 70 km           |
| b) släpvagnen har ej verksam broms,<br>övriga fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms**) . . . . .       | 50 km           |
| ett eller flera fordon i tåget handbromsas   | 40 km           |

\*) 2- eller 4-axligt, för person-, gods- eller postbefordran avsett fordon utan eget maskineri.

\*\*) som kan tillsättas från den främst gående bussen, eljest — t. ex. när såväl tryckluft- som vakuumbroms användes i ett tåg — skall sth vara 10 km lägre.

Sth för rälsbuss är angiven i bussen; sth för släpvagn, som saknar hastighetsmärkning, är 80 km för 4-axlig och 70 km för 2-axlig släpvagn.

5. 2-axlig släpvagn, som användes för resande, och 4-axlig släpvagn skola ha verksam genomgångsbroms eller bemannad handbroms. Endast 2-axlig släpvagn utan resande får gå obromsad i tåg.

6. I rälsbusståg med två förare skall summertelegraf finnas i de förarhytter, som användas.

7. Släpvagn får gå var som helst i rälsbusståg, främst i rörelseriktningen dock endast i undantagsfall och endast på kortare sträcka.

*Anm.* Ang. manövrering av rälsbuss under växling, se str 33 s, § 8 e, sista stycket.

8. Vid dpl, där rälsbusståg har behovsuppehåll och där tkl eller plv tjänstgör för tåget, skall rälsbussföraren och tkl (plv) ej ge signaler enl. § 72: 4 A och B; tkl (plv) ger i stället 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; ny avgångssignal erfordras ej.

9. Maskineriet till rälsbuss i tjänst får ej lämnas utan tillsyn, förrän motorn stannats, handbromsen tillsatts och tändningsnyckeln eller motsvarande anordning borttagits. Har fordonet stannat i stigning eller lutning på linjen, skall föraren dessutom förstänga detta med bromssko, om han måste avlägsna sig från fordonet.

10. Erfordras i undantagsfall att rälsbusståg (= »följtåg») planenligt framföres efter annat tåg på sträcka, som samtidigt upplåtes för båda tågen, skall styrelsens medgivande inhämtas.

11. Blir maskineriet i rälsbusståg otjänstbart, skall förhållningsorder inhämtas från tl.

## § 61.

1. Finns hinder för tågs gång, skall tkl genast till närmaste station på andra sidan hindret ombesörja anmälan: »Hinder för tåg på sträckan M—N», varvid hindrets art uppges i korthet. *Hinder-  
an-  
mälan.*

2. När hindret undanröjts, skall hinderanmälan återkallas sålunda: »Hindret på sträckan M—N undanröjt», varvid lämnas i övrigt erforderliga upplysningar.



3. Sedan hinderanmälan skett och tills den återkallats, skola skyltar med texten »Hinder på sträckan M—N» vara upphängda på de apparater, varmed tåganmälan utväxlas.

### § 62.

*Tåg-  
tid-  
journal.* Tåganmälan, som avlåtes av station, och hinderanmälan m. m. skola införas i tåg-tidjournalen.

### § 63.

*Tågs be-  
man-  
ning.* 1. Tåg skall vara bemannat med förare, biträde och tbfh utom i de fall, som anges i mom. 2 och i §§ 60 och 64.

*Tåg  
utan  
särskild  
tådbefäl-  
hållare  
(tbfh).* 2. I tåg, som drages, får föraren (på det främsta loket i tåg med koppellok) tjänstgöra även som tbfh, om ti ej anser att säkerheten äventyras. Härvid skall följande gälla (utom för rälsbusståg):

a) I tåg med resande skall tågattiraljen förvaras i resgodsvagnen, om sådan finns, eljest skall föraren under rättas om var den förvaras.

b) Tåg, som består av mer än 14 axlar, frånsett dragande lok, samt varje tåg, som medför resande, skall ha sista fordonet anslutet till tryckluftledningen.

c) Föraren skall ej visa »klart för avgång» utom i de fall, som nämns i § 72: 4.

d) Alla åligganden, som enl. § 66: 4 skola utföras av tbfh, skola övertagas av stationär ps. Annan tjänstehavare än tkl får endast enl. plan för säkerhetstjänsten, arbetsordning eller särskild order utföra nämnda åligganden. Anmälan om verkställt bromsprov och vagnsyning skall göras till tkl eller, om stf så bestämt, till den tjänstehavare, som ansvarar för tågets bromsutrustning. Uppgift till föraren enl. § 66: 4 b skall lämnas i tågrapporten, form. 331, men kan, där förhållandena äro mycket enkla, lämnas muntligen enl. ti medgivande.

e) Backning till närmaste station enl. § 83: 2 får ske, endast om annan person än biträdet kan verkställa signaleringen. Kan så ej ske, skall hjälptåg begäras eller fordon kvarlämnas på linjen.

f) Måste fordon kvarlämnas på linjen, skall föraren vidtaga åtgärder enl. § 84: 3. För fordonens bevakning skall lättast åtkomliga bv eller tjänsteställe underrättas,

helst innan främre tågdelens införes till nästa station, eljest på vägen dit. Den som mottagit underrättelsen, skall vidarebefordra denna till nämnda station.

g) Tkl skola om möjligt posta varannan på höger och varannan på vänster sida om tåget (se tdtboken).

## § 64.

1. Lok (lokomotor) skall vara bemannat med en förare och ett biträde utom i de fall, som anges i mom. 2 och 3.

*Loks  
(lokomoto-  
tors) be-  
manning.  
Ånglok.*

2. Ånglok får i tågtjänst bemannas med endast förare efter beslut av miö i samråd med ti under följande villkor utöver vad som angivits i str 27s.

Hastigheten får vara högst 60 km. och skruvbromsar få ej användas. Nödbromsning skall kunna ske från alla person- och resgodsförande vagnar.

Vagnvikten får ej överstiga

vid en sth av 51—60 km: 4 gånger lokets adhesionsvikt,

vid en sth av 41—50 km: 5 gånger lokets adhesionsvikt,

vid en sth av högst 40 km: 6 gånger lokets adhesionsvikt.

Som medhjälpare åt föraren skall på tåget medfölja en signalkunnig tjänstehavare, som åtminstone kan ge signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i pannan. Så snart medhjälparen utfört sina övriga åligganden i tåget, skall han åka på loket och där hjälpa föraren med att framföra tåget och ge akt på signalering. Vid tågets avgång från dpl skall medhjälparen placera sig så, att han kan se, om stoppsignal ges av tkl (plv), och omedelbart nödbromsa eller repetera signalen till föraren. I nödfall kallas medhjälparen till loket med signalen »fara».

*Anm. 1.* Blir föraren under tågets gång oförmögen att tjänstgöra, skall medhjälparen införa tåget till närmaste station, om han utbildats härför, varvid sth får vara högst 20 km; i annat fall skall han genast stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för att anskaffa annan förare.

*Anm. 2.* I tåg med tvåbemannat lok främst får därintill kopplat verksamt ånglok vara enbemannat, även om loket ej godkänts för enbemannning.

3. Motorlok, motorvagn och lokomotor få i tågtjänst bemannas med endast förare efter beslut av miö i samråd med ti under följande villkor:

*Motor-  
lok, mo-  
torvagn  
och loko-  
motor.*

Fordonet skall ha verksamt tryckluftsbroms och säker-

hetsgrepp. Är tåget upplåtet för resande, får skruvbroms ej användas.

Uppstår fel på säkerhetsgreppet, skall § 60: 1 gälla.

### § 65.

*Bevakning av lok och lokomotor.*

1. Förare eller biträde skall alltid uppehålla sig på eller tätt invid stillastående ånglok, som är i tjänst. Är det enbemannat, får föraren ej avlägsna sig därifrån, förrän annan person övertagit bevakningen. Förare på motorvagn, motorlok eller lokomotor i tjänst får ej avlägsna sig från den plats, där drivmotorerna manövreras, utan att obehörig igångsättning förebyggts och handbromsen tillsatts. Har lokomotor stannat i stigning eller lutning på linjen, skall lokomotorn dessutom förstängas med bromssko.

*Rätt att laga plats på lok och lokomotor.*

2. Ingen får utan tillstånd av miö taga plats på ånglok, motorlok, lokomotor eller, betr. motorvagn, i maskinrummet eller i sådan manöverhytt, som ej är upplåten för resande, om ej tjänsten kräver detta. Flera personer få ej färdas där, än föraren anser lämpligen kunna ske med hänsyn till utrymmet.

### § 66.

*Tågs iordningställande.*

1. Sammansättning och utrustning av tåg skall ske under tillsyn och ansvar av tkl eller annan tjänstehavare, som enl. arbetsordning eller särskild order utsetts därtill.

2. Sedan tåg iordningställts, skall tps övertaga tåget.

3. Föraren skall:

a) när lok (lokomotor) tages ur stall, tillse, att föreskrivna effekter finnas på fordonet eller att resp. förvaringslådor äro plomberade,

b) ombesörja, att loket (lokomotorn) förses med föreskrivna signaler,

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

d) undersöka genomgångsbromsen enl. härför gällande bestämmelser,

e) med ledning av erhållna uppgifter kontrollera, att axelantalet ej överstiger det tillåtna och att bromsvikten är tillräcklig,

f) om han funnit hinder för tågets avgång, genast underrätta den som givit avgångssignal.

4. Tbfh skall:

a) kontrollera, att tåget är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat (såväl ifråga om bromsvikten och om-

ställningshandtagens lägen som betr. tågattiralj) och bemannat, att vagnsyning utförts på föreskrivna stationer, att bromsprov utförts samt att tåget har slutsignaler,

b) lämna föraren uppgift om axelantal, vagnvikt och bromsvikt samt uppgift på sådana fordon i tåget (t. ex. vagnar med last, som överskrider lastprofilen, och överföringsvagnar), vilka kunna kräva särskild försiktighet; uppgiften lämnas på form. 359 D men kan, där förhållandena äro mycket enkla, lämnas muntligen enl. ti medgivande,

c) kontrollera, att de skruvbromsar, som skola bemannas, äro fullt brukbara.

### § 67.

1. När stillastående tåg är klart för avgång från station, skall tbfh till tkl muntligen anmäla eller signalera »klart för avgång». Innan så sker, skall tbfh ha tdt för tåget och i erforderliga fall S5; han skall dessutom ha förvissat sig om, att mötande tåg inkommit eller att order om mötesändring mottagits.

*Tågs  
avgång  
från  
dpl.*

2. Den som skall ge avgångssignal, skall dessförinnan ha tillsett bl. a.

att närmast föregående tåg lämnat stations- eller delsträckan; detta gäller ej tåg, som utsändes på tl särskilda order, eller hjälptåg, som utsändes på den sträcka, där tåg stannat,

att mötande tåg inkommit hinderfritt och att slutsignal medföres, när så skall ske, samt

att ändring ej göres i tågens ordningsföljd enl. tdt eller särskild order av tl.

3. När allt är klart för tågs avgång från dpl, skall avgångssignal ges, på station av tkl och på annan dpl av tbfh, i sistnämnda fall dock ej till genomfartståg. Ti kan bestämma, att plv skall repetera signalen. Vid dagsljus ges signalen av tkl med signalstav samt av tbfh och plv med armen förd i cirkel. Avgångssignal får ej ges endast muntligen. Kan signalen ej ges samtidigt till pålok och tåglok, skall den ges först till påloket.

4. Tåg får ej avgå från dpl (ej heller obevakad sådan) före den i tdt bestämda tiden; dock får tåg, som ej har uppehåll för påstigande, samt lokalgodståg, som kan inställas av ti, avgå högst 5 min före nämnda tid.

Ti får i samråd med biö bestämma, att lokalgodståg.

som kan inställas av ti, får avsändas från dpl (även obevakad sådan) högst 15 min före avgångstiden enl. tdt. Detta skall anges i tdt för tåget.

5. Förare får ej avgå från dpl, förrän:

a) såväl han som biträdet har tdt för tåget och i erforderliga fall S5;

b) avgångssignal erhållits, om sådan skall ges;

c) avgångstiden är inne, varvid beaktas, att vissa tåg få avsändas före tdt-tiden;

d) mötande tåg inkommit eller order om mötesändring mottagits;

*Anm.* Skyldigheten att kontrollera möte åligger även biträdet.

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

f) uppgift om axelantal samt vagn- och bromsvikt m. m. erhållits.

6. Kan klart-anmälan ej utväxlas, skall förhållningsorder inhämtas hos tl.

## § 68.

*Tågs  
gång*

1. När tåg avgår från dpl, och så länge därifrån event. given stoppsignal kan iakttagas, skall såväl tbfh som biträdet hålla utkik bakåt, om annat angeläget tjänsteåliggande ej hindrar.

2. Föraren skall ansvara för tågets säkra framförande och rätta hastighet. Tåg får framföras högst 5 min före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tdt angivna tiderna kan anses vara den normala på bansträckan. Nämn- da tid får för lokalgodståg, som kan avsändas före avgångstiden enl. tdt, ökas med det antal min, som tåget avsänts för tidigt.

Lokps skall under tågets gång ge akt såväl på tåget som på bana och signaler. Föraren skall hålla utkik huvudsakligen framåt och biträdet huvudsakligen bakåt.

Lokps skall sinsemellan utväxla meddelanden om den signal, som iakttagits på försignal och huvudsignal, samt om signal, som eljest ges till tåget. Sedan infartssignal blivit synlig, skall lokps ha sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på denna, tills den passerats.

3. Tåg skall stanna framför vägkorsning på linjen, om lokps fått order på S10, att vägvakt ej underrättats eller

att vakt ej postar vid korsning, där säkerhetsanordning är i olag. Detta gäller även, när tåg måst föras förbi stoppsignal från huvudsignal, som i körställning skyddar vägkorsning på linjen, om order ej erhållits, att vägtrafiken spärrats.

Tåg skall om möjligt stanna framför vägkorsning på linjen och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger, när stoppsignal visas mot tåget från bomsignal eller automatiskt fungerande stopplykta. På samma sätt skall förfaras, när lokps fått order på S11, att vakt postar vid vägkorsning, men lokps ser, att vakt saknas, eller när lokps iakttager, att säkerhetsanordning, för vilken järnvägen ansvarar, ej spärrar vägen. Har tåget ej kunnat stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat, som kräver att det stannar.

Har tåg stannat framför vägkorsning, får det fortsätta utan avgångssignal, sedan lokps förvissat sig om att hinder ej finns.

I mörker eller dimma skall »tåg kommer» ges upprepade gånger, tills vägkorsningen passerats, oavsett om tåget stannat eller ej.

4. När tåg stannat på linjen för kol- eller vattentagning eller på grund av utebliven körsignal från huvudsignal, får tåget fortsätta utan avgångssignal, så snart hindret bortfallit.

Har tåg stannat på linjen av annan orsak än enl. föregående stycke eller enl. mom. 3, skall avgångssignal ges av tbfh. innan tåget får fortsätta.

## § 69.

1. Sth för annat tåg än rälsbusståg får ej överstiga den lägsta maximigräns, som är bestämd för den bansträcka, varå tåget går, det lok, som framför tåget, och övriga fordon däri samt tåget självt på grund av dess sammansättning och bromsvikt.

2. a) Sth i lutning skall vara:

|                           |            |            |            |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| lutningsförhållande högst | 17 : 1 000 | .....      | 80 km      |
| »                         | »          | 20 : 1 000 | ..... 60 » |
| »                         | »          | 25 : 1 000 | ..... 40 » |

För ovan ej nämnda lutningsförhållanden skall sth bestämmas enl. det närmast större lutningsförhållandet.

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.

*Tågs  
hastig-  
het.*

b) Sth i kurva skall vara:

| Kurvradie   | S t h (km) f ö r                    |   |       |       |       |                         |
|-------------|-------------------------------------|---|-------|-------|-------|-------------------------|
|             | annat<br>tåg än<br>rälsbuss-<br>tåg | rälsbusståg*)   |       |       |       |                         |
|             |                                     | på linje med rälsförhöjningen an-<br>ordnad för en största ångtågshas-<br>tighet av |       |       |       |                         |
|             |                                     | 30 km   | 40 km | 50 km | 60 km | 70 km<br>och<br>däröver |
| Minst 500 m | 80                                  | 60  | 60    | 70    | 80    | 80                      |
| 450—499 »   | 80                                  | 60  | 60    | 70    | 75    | 80                      |
| 400—449 »   | 75                                  | 60  | 60    | 70    | 70    | 80                      |
| 350—399 »   | 65                                  | 60  | 60    | 70    | 70    | 75                      |
| 300—349 »   | 60                                  | 55  | 60    | 60    | 65    | 70                      |
| 250—299 »   | 50                                  | 50  | 55    | 55    | 55    | 60                      |
| 200—249 »   | 40                                  | 40  | 50    | 50    | 50    | 50                      |
| 150—199 »   | <del>35</del> 40                    | 35  | 40    | 40    | 40    | 40                      |
| 100—149 »   | 25                                  | 25  | 25    | 25    | 25    | 25                      |

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

Sträcka, där en lägre hastighet än sth för bansträckan i övrigt skall tillämpas enl. detta mom., utmärkes med hastighetstavlor.

3. Med hänsyn till banan i övrigt skall, om ti i samråd med biö ej bestämt lägre hastighet, sth vara:

a) i växelkurva ..... 25 km

Anm. 1. Biö får medge större hastighet, dock högst 40 km.

b) i motväxel, som ej är förreglad ..... 40 »

c) i medväxel, som ej är förreglad, låst eller  
bevakad ..... 40 »

d) i medväxel, som ej är förreglad men låst  
eller bevakad ..... 70 »

e) över rörlig bro under seglationstiden, om  
styrelsen ej bestämt annat för viss bro .... 40 »

\*) Tillämpas efter biö prövning på linjer med en spårvidd av 1 067 och 891 mm, där rälsförhöjningen i kurvorna anordnats för en största ångtågshastighet enl. tabell IX resp. X i str 239, del F, och kurvorna äro försedda med övergångskurvor enl. tabell V i samma str.

*Anm. 2.* När tåg går över växel, som normalt förreglas genom utfartssignal och »kör» ej visas med signalen ifråga, får hastigheten genom växeln ej vara större än som bestämts i detta mom. för oförreglad växel. När tåg efter uppehåll avgår från huvudtågväg på station, där utfartssignal ej finns framför utfartsväxlarna, får hastigheten genom dessa ej överstiga 40 km.

*Anm. 3.* På obevakad dpl, där växlar och spårspärrar ej äro förreglade utan endast låsta med kontrollås, skall sth vara 40 km, om ti i samråd med biö och siiö ej bestämt lägre sth.

4. När tågs sammansättning och bromsvikt så medger, skall sth vara:

- |   |       |
|---|-------|
| a) för tåg av bromsgrupp P .....  | 80 km |
| vid påskjutning dock högst .....  | 40 »  |
| b) för tåg av bromsgrupp G eller Ö .....  | 40 »  |
| vid påskjutning dock högst .....  | 30 »  |
| c) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok och för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok ..... | 40 »  |
| d) för tåg, som drages av två lok, när bromsen manövreras från bakre loket, och för tåg, som skjutes .....  | 40 »  |
| e) för tåg, i vilket medföres tender, som är skild från lok .....   | 40 »  |
| f) för tåg med explosiv vara av 1:a klass ....  | 40 »  |

5. När tåg nalkas dpl med huvudsignal, får hastigheten ej vara större, än att tåget kan stanna enl. § 72: 1, om signalen visar »stopp». Skall möte eller förbigång ske på tågplats, får hastigheten, när tåget nalkas platsen, ej vara större, än att tåget kan stanna utanför yttersta växeln.

6. När varsamhetssignal visas med signalredskap och annan hastighet ej bestämts, får hastigheten vara högst 20 km.

7. När order erhållits, att underrättelsestation, bps eller B-fordon ej underrättats om tågets gång eller att »Klart 0» ej utväxlats, skall lokps iakttaga skärpt uppmärksamhet samt i kurvor och skärningar och när sikten eljest är hindrad ge »tåg kommer». Hastigheten får vara högst 30 km eller, när sikten ej är hindrad, högst 40 km.

8. När tåg införes på dpl, sedan »beredd» givits, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas och hastigheten vara högst 30 km. Detsamma gäller, när tdt eller S10 anger.



att särskild försiktighet skall iakttagas vid tågets införande, om ej ännu lägre hastighet är angiven på S10.

### § 70.

*Hastighet i växlings-tjänst.* I växlingstjänst får hastigheten vara högst 30 km.

### § 71.

*Bromsning.* Har tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställtts av föraren eller på hans order, skall föraren genom att ge »undersök bromsarna» meddela tbfh detta. Tåget får ej fortsätta, förrän tbfh undersökt orsaken till bromsningen, meddelat sig med föraren och givit avgångssignal.

### § 72.

*Tågs ankomst till dpl.* 1. Tåg skall stanna utanför dpl, när »stopp» visas från infartssignal (event. med hjälpsignalmedel), om signalet ej sker enl. § 52: 3. Detsamma gäller, när infartssignal visar otydlig eller ofullständig signalbild eller annan signalbild än den som bestämts i tdt eller särskild order, eller när signal uteblir. Står infartssignalen ej minst 100 m utanför yttersta växeln, skall tåget stanna på ungefär nämnda avstånd framför växeln.

2. Anges av försignal, att infartssignalen visar »kör», har föraren rätt förvänta »kör» från denna men skall dock aktge på signalbilden. I de fall, som anges i mom. 1, skall föraren stanna tåget snarast möjligt.

3. När tåg inkommit till dpl, där det skall göra uppehåll, skall stoppsignal ges till tåget, på station av tkl och på annan dpl av tbfh (undantag, se nästa stycke och mom. 4). Ti kan bestämma, att plv skall repetera stoppsignal. Tåg stoppas med rörlig stoppsignal, röd flagga resp. grönt sken, eller, av tbfh, i dagsljus med båda armarna eller — om han står på fordon i rörelse — ena armen. När stoppsignal skall ges till tåg med enbemannat lok, skall signalgivaren placera sig så, att stoppsignalen blir synlig på förarens sida eller beordra annan tjänstehavare att repetera signalen.

Ges ej stoppsignal till tåg med fast uppehåll, skall tåget, om annat ej bestämts, stanna vid U-märke, när sådant gäller för tåget, eljest senast vid infartstågvägens slutpunkt; om tkl under tågets ingång ger växlingssignal, får tåget dock fortsätta, tills stoppsignal erhålles, men ej

förbi stoppsignal från spårspärrsignal, automatiskt fungerande stopplykta eller utfartssignal.

*Anm. 1.* För U-märke med t. ex. talet 20 skall loket i tåg med 16 axlar stanna omkring 2 vagnslängder framför märket.

*Anm. 2.* Finns hinder för genomfartstågs avgång eller finns för tåg med behovsuppehåll annat hinder för avgången än trafikutbyte, skall dock § 74:3 eller 4 tillämpas.

4. Tåg med *behovsuppehåll* vid dpl, där *tkl* eller *plv tjänstgör* för tåget, skall klareras sålunda:

A) om uppehåll erfordras för

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

B) om uppehåll ej erfordras för

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

Signal från dpl mot tåg enl. ovan skall besvaras med »giv akt» från loket. Vid annan dpl än station skall varsamhetssignal från platsen repeteras av tbfh, om han ej själv förut visat varsamhetssignal. Signaleringen från platsen får ej upphöra, förrän den besvarats enl. vad här sagts.

Skall tåget stoppas, ges därefter stoppsignal, om U-märke, som gäller för tåget, ej finns; signalen ges på station av tkl och på annan dpl av tbfh. Skall tåget ej stoppas, ges avgångssignal. Uteblir avgångssignal, skall tåget stanna på lämpligt ställe, på station senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Tåg med *behovsuppehåll* vid dpl, där *tkl* eller *plv* ej *tjänstgör* för tåget, skall klareras sålunda. Lokps underättas om möjligt på en föregående dpl, om uppehåll erfordras eller ej. Har så ej skett, visar tbfh strax före ankomsten till platsen varsamhetssignal, om tåget skall stanna, eljest »klart för avgång»; signalen besvaras i båda fallen med »giv akt» från loket. Uteblir signal från tbfh, skall tåget stanna. Gäller uppehållet för avhämtande av resande, skall föraren åtlyda signal från påstignings-

märke. Finns ej påstigningsmärke eller visas ej signal med sådant, skall lokps söka iakttaga, om resande finnas; även tbfh skall aktge härpå.

När tåget skall göra uppehåll, skall tåget stanna på lämpligt ställe — vid U-märke, om sådant gäller för tåget — utan att stoppsignal behöver ges, om ti ej bestämt annat. Erfordras ej uppehåll, skall tåget fortsätta utan avgångssignal från tbfh.

5. Visar infartssignal stopp, sedan »tåg kommer» och, upprepade gånger, »beredd» givits, och kan det antagas, att tkl (plv) ej är närvarande, skall föraren eller biträdet gå in på dpl (även obevakad sådan) för att se efter, om någon finns, som kan upplysa om varför »kör» ej visas; samtidigt skall kontrolleras, att växlarna i vederb. spår ligga rätt och att spåret är hinderfritt. Erhålles ej upplysning, får tåget införas med en hastighet av högst 20 km; skulle dpl ha varit bevakad station, får tåget ej fortsätta från platsen förrän tbfh inhämtat förhållningsorder från tl genom lättast åtkomliga station och givit avgångssignal. Från annan dpl får tåget fortsätta efter avgångssignal av tbfh; lokps skall då iakttaga skärpt uppmärksamhet, tills nästa station uppnåtts. Detta gäller särskilt om utfartssignal måste passeras i stoppställning.

Ang. åtgärder när tåg ej kan intagas på station inom viss tid, se § 83: 1.

6. Har lokps fått order, att »Fri genomfart» ej anmäls från obevakad station, får tåget framföras över stationen, om »kör» visas, varvid hastigheten får vara högst 20 km. Föraren skall kontrollera, att växlarna i tågvägen ligga rätt och att tågvägen är hinderfri; hinner han ej göra detta, medan tåget är i rörelse, skall det stanna.

### § 73.

*Hinder på station för tåg med fast uppehåll.*

Tåg med fast uppehåll skall intagas på station enl. denna §, när fel eller hinder finns i eller för nära infartstågvägen eller strax bortom dennas slutpunkt eller när särskild försiktighet av annat skäl skall iakttagas vid tågets införande.

Lokps skall om möjligt ges order på en föregående station på S10. Order om hinder, som förekommer regelbundet kan dock i stället intagas i tdt för rälsbusståg och, om hindret finns bortom infartstågvägens slutpunkt, även för annat tåg. Har lokps ej givits order, får »kör» ej visas.

förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Order skall dock alltid ges lokps på en föregående station eller utanför stationen, när hastigheten ej får uppgå till 30 km eller när tåget måste stoppas före den plats, där det vanligen brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna.

*Anm.* Är infartssignalen bristfällig, får signalering enl. § 52:3 ersätta körsignal enl. ovan.

### § 74.

1. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall intagas på station enl. detta mom., när fel eller hinder finns i eller för nära tågvägen eller när särskild försiktighet av annat skäl skall iakttagas vid tågets införande, ehuru tåget därför *ej måste stoppas* på stationen.

Lokps skall om möjligt ges order på en föregående station på S10. Har så ej skett, får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Order skall dock alltid ges lokps utanför stationen, när hastigheten ej får uppgå till 30 km.

*Anm.* Är infartssignalen bristfällig, får signalering enl. § 52:3 ersätta körsignal enl. detta mom.

2. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll\*) skall intagas enl. mom. 3 eller 4, om tåget *m å s t e s t o p p a s* på stationen, emedan

för genomfartståg hinder finns för avgången eller för tåg med behovsuppehåll annat hinder än trafikutbyte finns för avgången.

Dylikt hinder föreligger bl. a.:

- när närmaste stationssträcka ej är fri,
- när fel eller hinder finns i eller för nära tågvägen och tåget därför måste stoppas på stationen, eller
- när tåget skall ges order på stationen.

3. *Får tåget framgå till infartstågvägens slutpunkt* (t. ex. när mötande tåg ej inkommit eller ej stannat hinderfritt), får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl skall genast därefter inne på stationen visa stillahållen stoppsignal med röd flagga resp. rött sken. När loket kommit innanför stationsgränsen och lokps iakttagit stoppsignalen, ges ånyo »beredd». Bibe-

\*) Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall behandlas som sådant, även om i tågets tdt bestämts, att det vid visst tågs anordnande skall uppehållas för möte eller förbigång, eller om det på en föregående station fått kvarhållningsorder (S9).

*Hinder på station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll. Tåget måste ej stoppas.*

*Hinder som kräver all genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll stoppas på station.*

hålles därefter stoppsignalen, skall tåget stanna kort framför denna, eljest får tåget framföras, tills tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, dock ej längre än till infartstågvägens slutpunkt. Finns utfartssignal, bibehålles denna till »stopp», tills tåget får avgå. Får hastigheten ej uppgå till 30 km, skall lokps dock alltid ges order utanför stationen.

*Anm.* Är infartssignalen bristfällig, skall tåget intagas enl. § 52:3 och bestämmelserna ovan i detta mom. därefter tilllämpas.

4. *Får tåget ej framgå till infartstågvägens slutpunkt, skall lokps alltid ges order utanför stationen.*

## Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd.

### § 75.

*Tåg-förse-ning.* Är tåg försenat, skall tl underrättas i den ordning och omfattning ti bestämt.

### § 76 (reservnummer).

### § 77.

*Ändring av möte.* A. *Ändring av möte från en station till en annan station.*

1. Tl utfärdar förläggorder (S8) till den nya mötesstationen enl. formuleringen: »*Förlägg mötet mellan tåg 01 och tåg 02 från F till N*».\*)

2. Finner tkl i N, att mötet kan ske på stationen, skall han genast tillse, att utfartssignal för 01 visar »stopp». Har 01 inkommit på stationen, skall tkl ge tps kvarhållningsorder (S9), om sådan ej lämnats på en föregående station.

Om 01 ej inkommit på stationen och ej har fast uppehåll där, skall tkl tillse, att infartssignalen visar »stopp»: han skall dessutom ombesörja, att två knalldosor utläggas i tågvägen för 01, en på varje räl ca 20 m från varandra, om kvarhållningsorder ej lämnats på en föregående station.

När ovan föreskrivna åtgärder vidtagits, skall tkl sända verkställighetsorder (= vso) på S8 till F och mellanliggande stationer enl. formuleringen: »*Tåg 02 skall framgå till N och där möta 01*».

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

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesstationen.

N = den nya mötesstationen.

Har kvarhållningsorder ej lämnats på en föregående station, skall sådan order ges i N. Intill dess tps kvitterat ordern eller 02 inkommit, skola utlagda knalldosor ligga kvar, utom under den tid, tågvägen skall begagnas av annat tåg.

*Anm.* Har N varit obevakad, skall tkl innan han under-tecknar vso, förvissa sig om, att 01 ej redan passerat stationen (t. ex. när tidinkörning skett).

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

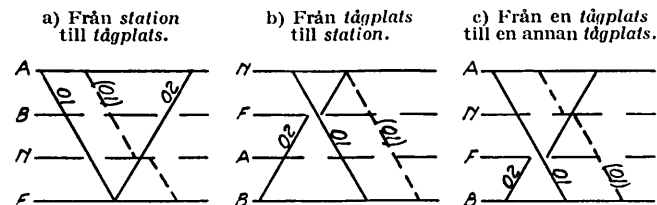
3. Tkl i F skall överlämna bestyrkta avskrifter av vso till tps på 02, om detta ej skett på en föregående station.

4. När så kan ske till fördel för tågföringen, bör kvarhållningsordern delges tps å 01 på station före N, an-tingen enl. bestämmelse i förläggordern eller efter an-modan av tkl i N. När ordergivningen skett, skall N underrättas. I förläggordern får tl också bestämma, att N skall sända vso för 02 även till en station före F; tkl vid stationen ifråga skall då delge tps på 02 bestyrkta avskrifter av vso och underrätta F, när så skett.

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

B. *Ändring av möte till eller från tågplats* (får ej ske förbi bevakad station).

5. Ändring av möte till eller från tågplats skall ske enl. följande exempel\*):



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

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesplatsen.

N = den nya mötesplatsen.

Heldragen, vågrät linje betecknar station, avbruten linje tågplats.

Det förutsättes, att tåg 01 är försenat och skall gå enl. den streckade linjen.

Tl utfärdar »Order om mötesändring» på S14, avd. 1, sålunda: »Tåg 01 skall kvarhållas vid N för möte med tåg 02». Ordern adresseras till tps på 01 och 02 samt tkl vid stationssträckans gränsstationer, d. v. s.

- i fallet a) tkl i A och F,
- i fallet b) tkl i N och B samt
- i fallet c) tkl i A och B.

Ordern tillställs tps på 01 och 02 genom tkl, sedan tkl i samråd funnit, att sträckan F—N är fri att upplåtas för 02.

Därefter skall, om N är station, tkl där och, om N är tågplats, tps på 01 utfärda »Tåganmälan vid mötesändring» på S14, avd. 2, sålunda: »Klart för tåg 02 från F fram till N, där tåg 01 kvarhålls för mötet med tåg 02». I nämnda anmälan kan även intagas order om spårändring i N för 02. Ordern utfärdas alltså av:

i fallet a): tps på 01; adresseras till tps på 02 och tkl i A och F,

i fallet b): tkl i N; adresseras till tps på 02 och tkl i B samt

i fallet c): tps på 01; adresseras till tps på 02 och tkl i A och B.

Den som mottager »Tåganmälan vid mötesändring» skall förvissa sig om, att »Order om mötesändring» erhållits och att de båda ordena överensstämmer.

»Tåganmälan vid mötesändring» tillställs tps på 02 genom tkl vid den gränsstation, varifrån 02 utgår på stationssträckan, d. v. s. i fallet a) genom tkl i F och i fallen b) och c) genom tkl i B.

Är N tågplats, såsom i fallen a) och c), och har 01 ännu ej ankommit till stationen närmast före N, d. v. s. till A, när ordern om mötesändring erhålles, får tkl där utfärda »Tåganmälan vid mötesändring». Innan nämnda anmälan utfärdas, skall snarast en knalldosa utläggas på varje räl ca 20 m från varandra i den tågväg, som 01 skall använda. Knalldosorna få ej borttagas, förrän såväl »Order om mötesändring» som »Tåganmälan vid mötesändring» tillställts tps på 01.

»Tåganmälan vid mötesändring», även när den utfärdats av tps, ersätter klart-anmälan på sträckan F—N.

## § 78.

Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall ske sålunda.

A. När den sträcka, där ordningsföljden skall vara omkastad, börjar och slutar vid station.

Tl utfärdar låtorder (S8) till begynnelsestationen för den bansträcka, där tågen skola gå i ändrad ordningsföljd, enl. formuleringen: »Låt tåg 02 gå efter 04 till A (slutstationen för bansträckan)».

Tkl på begynnelsestationen utfärdar, om hinder att verkställa låtordern ej finns, till A och mellanliggande stationer vso (S8) 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.

B. När den sträcka, där ordningsföljden skall vara omkastad, börjar vid station och slutar vid tågplats eller tvärtom eller såväl börjar som slutar vid tågplats.

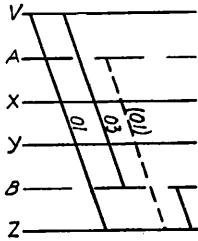
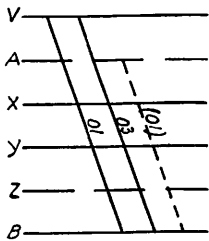
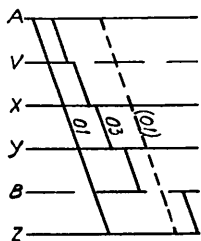
Ändringen skall ske enl. följande exempel. \*)

Den sträcka, där ordningsföljden skall vara omkastad,

a) börjar vid station och slutar vid tågplats.

b) börjar vid tågplats och slutar vid station.

c) börjar vid en tågplats och slutar vid en annan tågplats. †



Tl utfärdar låtorder på telegramblankett sålunda: »Låt tåg 01 gå efter 03 från A till B»; ordern adresseras till A, om denna är station, eljest till nästa station i tågens väg, d. v. s.

i fallet a) till tkl i A och

i fallen b) och c) till tkl i X.

Finns ej hinder att verkställa låtordern, skall tkl på

\*) Heldragen, vågrät linje betecknar station, avbruten linje tågplats. Det förutsättes, att tåg 01 är försenat och skall gå enl. den streckade linjen.

Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.



den station, som mottagit ordern, utfärda vso på telegramblankett sålunda: »Tåg 01 går efter 03 från A till B».

Vso adresseras, förutom till tps på båda tågen,

till stationen närmast före A, om A är tågplats,

till B, om denna är station, eljest till stationen närmast bortom B och

till de stationer, som ligga mellan den utfärdande stationen och B,

d. v. s. i omstående exempel:

i fallet a) till X, Y och Z,

i fallet b) till V, Y och B samt

i fallet c) till V, Y och Z.

Vso tillställs tps på 01 och 03 genom tkl på den station, som utfärdar ordern.

Har klart-anmälan för det tåg (01), som skall förbigås på tågplats, utväxlats förbi denna, skall tkl, innan vso utfärdas, muntligen underrätta tbfh om den beslutade förbigången och om att klart-anmälan ej gäller längre än till dpl ifråga; tbfh delger lokps muntligen denna under rättelse.

### § 79.

*Tågledarens (tl) ingripande vid möte, som ej är angivet i tågs tidtabell (tdt).* Har möte ej angivits i ett tågs tdt, enär tidsmellanrummet mellan tågen på mötesstationen överstiger en timme, men blir mellanrummet på grund av försening e. d. mindre, skall tl ge följande order till mötesstationen: »Tåg 03 skall möta 04 i A (mötesstationens namn)».

Tkl i A kvitterar ordern sålunda: »Tåg 03 möter 04 i A». Tps på 03 skall ges mötesorder på S9, event. på en föregående station enl. order av tl eller efter anmodan av tkl i A.

Ovanstående förfaringssätt skall tillämpas även i andra fall, när möte uppkommer på station, utan att detta är angivet i tdt.

### §§ 80 och 81 (reservnummer).

## Kap. VII. Banpersonalens (bps) underrättande.

### § 82.

*Bps underrättande.* Bps skall underrättas om extra anordningar och rubbningar i driften\*) enl. denna §, om styrelsen ej bestämt annat.

\*) varmed avses vul, extratågs (även återgående påloks) gång, tågs inställande, ändrad tågföljd och större tågförsening än 15 min.

1. Innan arbete utan bdisp sker på linjen, skall bm (bv) hos underrättelsestationen inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften; finnas sådana, skall bm (bv) snarast möjligt underrätta underlydande arbetande ps. *Bm (bv) vid arbete utan bdisp.*

2. Upplysning om ändrad tågföljd och om tågförsening lämnas av underrättelsestationen endast för angränsande stationssträcka; för övriga sträckor skall därför upplysning härom vid behov inhämtas hos en av gränstationerna.

3. Är underrättelsestation obebakad eller kan den av annat skäl ej anträffas, skola upplysningar inhämtas hos en av gränstationerna för vederb. stationssträcka. Enär dylik station ej alltid känner till alla de förhållanden, varom bps bör äga kännedom (t. ex. uttagna A- och B-fordon), skall hänsyn tagas härtill.

4. Anordnas tåg (vut), sedan upplysning lämnats och under den tid upplysningen avsåg, skall den som erhållit upplysningen, om möjligt underrättas. Kan så ej ske, skall order ges på S10 till lokps (tillsyningsmannen).

5. Innan A- eller B-fordon, med undantag av fyrhjulig motordressin, som går såsom tåg, framföres på linjen, skall föraren hos underrättelsestationen inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften, förut uttagna A- och B-fordon m. m.; vid B-fordonsfärd skall detta ske omedelbart före färdens början. Dessutom skall anmälan lämnas om A- eller B-fordonsförarens titel och namn, fordonets beteckning, tid för färdens början och beräknade slut samt färdsträckan. *A- och B-fordonsförare.*

Vid A- eller B-fordonsfärd skola dessutom mom. 2 och 3 samt, vid B-fordonsfärd, mom. 4 tillämpas.

Kan A-fordonsfärd ej avslutas inom den tid, som uppgivits till underrättelsestationen, skall, innan nämnda tid utgått, ny anmälan göras dit och där antecknas.

6. Vid C-fordonsfärd skall småfordonsföraren om möjligt inhämta upplysning på samma sätt som vid A-fordonsfärd enl. mom. 5. *C-fordonsförare.*

7. Väg- och brovakter skola underrättas om extra anordningar och rubbningar i driften. Ti kan bestämma, att underrättelse skall lämnas även vid mindre tågförsening. *Väg- och brovakter.*

Underrättelsen skall lämnas av den gränstation för stationssträckan, som ti bestämt. Underrättelse om tåg-

försening skall dock alltid lämnas av den station, varifrån tåget utgår på stationssträckan.\*)

Har underrättelse om vut eller extratågs gång ej lämnats, skall tkl ombesörja order på S10 till lokps och tillsyningsman, utom när vägvakt ej underrättats om vut.

Ti kan bestämma, att även plv skall underrättas enl. detta mom.

*Telefon-  
bok.*

8. Underrättelsestation och övriga stationer, som underrätta bps, skola föra telefonbok (form. 307 F och G) enl. anvisningarna härför.

## Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud därtill.

### § 83.

*Tåg,  
som  
stannat  
på lin-  
jen och  
kan fort-  
sätta,  
churu ej  
utan  
vidare.*

1. Har tåg stannat på linjen och beräknas hela tåget kunna gå med eget lok till nästa station men ej komma dit, förrän gångtiden på stationssträckan överskridits med 15 min, räknat från det tåget utsändes på sträckan, skall tbfh underrätta lokps och ombesörja följande åtgärder till skydd för tåget. Finns telefonställe (-post) i omedelbar närhet, skall närmast bakomliggande station genast anmodas utväxla hinderanmälan och tkl bekräfta, att så kommer att ske; i annat fall skola knalldosor utläggas bakom tåget enl. § 27:1. Påträffas bv, skall denne anmodas lägga ut knalldosorna. Dessa få ej borttagas, när tåget föres vidare, utan tkl på nästa station skall på begäran av tbfh ombesörja borttagandet.

Har tåget stannat utanför station och beräknas det ej kunna inlagas, förrän ovan angiven tid överskridits, skall tkl anmäla hinder till närmast bakomliggande station och underrätta tbfh härom. Har tbfh ej underrättats inom nämnda tid eller har han fått besked, att hinder ej kunnat anmälas, skall tbfh ombesörja, att knalldosor utläggas enl. ovan.

*Tåg,  
som  
stannat  
på linjen  
och en-  
dast kan  
backa.*

2. 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. Backningen skall ske sakta, och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger.

Vid backning till station skall en signalgivare gå ca 700 m före tåget och visa stoppsignal. Visas vid an-

\*) Minskas försening, t. ex. genom tidinkörning, med mer än 5 min, skall ny underrättelse lämnas till vägvakt.

komsten till stationen »kör» från infartssignalen, får tåget införas, i annat fall skall tkl tillstånd först inhämtas.

Vid backning för att taga ny fart skall om möjligt en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps.

*Anm.* Fara enl. detta mom. kan föreligga, t. ex. om vagn-avkoppling skett, om tåg befinner sig på bakomliggande delsträcka, om tågets gångtid på stationssträckan utgått eller om livligt trafikerad vägkorsning med otillfredsställande sikt finns. Det skall dessutom beaktas, att ljus- eller ljudsignaler vid vägkorsning ej alltid fungera vid backning.

3. Har tåg stannat på linjen för annan stoppsignal än från huvudsignal eller knalldosor, utan att tps kan utröna orsaken till stoppsignalen, och finns ingen, som kan lämna upplysning därom, får tbfh låta tåget fortsätta, om han efter undersökning ej anser fara föreligga. Härvid skall lokps iakttaga skärpt uppmärksamhet och hastigheten på de närmaste 1 000 m vara högst 10 km.

*Oförklarlig stoppsignal på linjen.*

4. Gå fordon loss på linjen från tåg, som *drages*, skola de om möjligt stoppas. I mörker eller tät dimma får »stopp» ej ges till tåget. Tåget skall fortsätta till närmaste station, varvid föraren skall göra anmälan till tkl där, under förutsättning att fara ej uppstår för sammanstötning med de lossgångna fordonen.

*Fordon, som gått loss från tåg på linjen.*

I dagsljus, dagning eller skymning, när det är säkert känt, att lossgångna fordon stå stilla, skola de åter tillkopplas och stoppsignal därför ges.

Ha de lossgångna fordonen ej tillkopplats tåget, skola de bromsas och säkert förstängas samt knalldosor utläggas enl. § 27: 1 på ömse sidor om fordonen, i första hand bakåt.

Gå fordon loss på linjen från tåg, som *skjutes*, skall tåget alltid stanna och fordonen om möjligt stoppas för att därefter tillkopplas.

#### § 84.

1. Har tåg stannat på linjen och kan ej någon del av tåget föras vidare (t. ex. vid urspårning) eller kan av annan orsak tåg på linjen varken föras framåt eller tillbaka, skall tbfh:

*Tåg, som stannat på linjen och ej kan fortsätta. Hjälpåg.*

a) omedelbart ombesörja stoppsignalering med knalldosor på ömse sidor om tåget enl. § 27: 1, i första hand bakåt.

b) ombesörja att hjälp lämnas personer, som äro skadade eller i fara, och

c) underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg.

Påträffas bv, skall denne anmodas utföra signaleringen, varvid även bansignaltavlor (-lyktor) skola utsättas.

Begäran om hjälptåg skall göras enl. S15 och får aldrig framställas vid mer än en station.

Kan tåg, för vilket hjälptåg begärts, åter igångsättas, innan hjälptåget anlant, får detta dock ej ske och ej heller stoppsignaleringen indragas, förrän tbfh anmält förhållandet till den station, där hjälptåget begärts, och av tkl där fått tillstånd att gå framåt eller tillbaka.

2. Station, där hjälptåg begärts, skall omedelbart ombesörja hinderanmälan. Tkl på den gränsstation, som anmält hinder, skall underrätta underrättelsestationen, lokledaren och vid behov bm och övrig berörd bps, samt därefter inhämta förhållningsorder av tl. När hjälptåg anordnas, skall S4 (event. S5) utfärdas.

*Kvarlämnande av fordon på linjen.*

3. 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 erforderligt antal bromsar åtskruvas och att säker förstängning anordnas; är den tågdel, som kvarlämnas, tryckluftbromsad, skall bromssystemet tömmas före avkopplingen. 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.

På tågdel, som fortsätter, får slutsignal ej föras till närmaste station. Föraren skall underrätta signalvakt och tkl där.

## § 85.

*Eld i tåg eller annan fara.*

Iakttages eld i tåg, farlig förskjutning av last eller annan fara för tåg eller resande, skall tåget genast stoppas. Har eld utbrutit i tåg, skall det fordon, som råkat i brand, genast skiljas från de övriga, om fara finns för eldens spridning.