

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Särtryck nr 2 s

Utkom från trycket
den 15 jan. 1948.

TILLÄGG B

TILL

SÄKERHETSREGLEMENTET

(Sär)

VID

STATENS JÄRNVÄGARS SMAL- SPÅRIGA BANDELAR

Att i angivna fall tillämpas vid krig eller krigsfara.

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

Vid tillämpning av militärtdt får stationssträcka ej uppdelas i delsträckor, såvitt ti ej bestämt annat för viss tid och bansträcka. När stationssträcka ej får uppdelas i delsträckor, får bdisp ej anordnas på delsträcka och tillkoppling enl. § 32: 10 av fordon framför lok (lokomotor), som drager tåg, ej ske. A-fordon får ej uttagas framför tåg på den stationssträcka, där tåg befinner sig. Möte och förbigång får ske endast på station. K16 får ej utlämnas till tbfh enl. § 47: 3.

De tågplatser, som ti bestämt, skola fungera som stationer. Saknas infartssignaler vid sådan dpl, skall stoppsignal ständigt visas med hjälpsignalmedel vid yttersta växlarna. Tps skall ges order på en föregående station på S10. När tåg skall intagas, tillämpas § 52: 3.

Ändring nr 1.

I § 7, III, tillkommer efter anm. 3:

Vid mörkläggnings skall ljusöppningen i fig. 7 b vara täckt så, att två ofärgade ljuspunkter visas i lodrät linje.

Ändring nr 2.

Sist i § 15, B, tillkommer:

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

Ändring nr 3.

Sist i § 22 tillkommer:

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

Ändring nr 4.

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

6. Har banan belagts med stridsgas, skall den som observerat detta, skyndsamt underrätta tkl på den station, där gasbeläggningen iakttagits, eller, om iakttagelsen

gjorts på linjen, tkl på en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor. Finns på stationssträckan obebakad station *utanför* det gasbelagda området, skall underrättelsen lämnas även till denna, om så kan ske, och bevakning upptagas där. Tkl, som iakttagit eller underrättats om gasbeläggning, skall meddela detta, om gasbeläggningen skett på linjen, till tkl på närmast bortomvarande station och, om gasbeläggningen skett på egen station, till tkl på angränsande stationssträckors andra gränsstation samt i båda fallen även till tl. Varje station, som fått kännedom om gasbeläggning på angränsande stationssträcka *men ej på egen station*, skall upptaga bevakning, om sådan ej föreligger och, om tjänstgöringen enl. § 44:1 inskränkts för tkl, denne inträda i tjänst. Är tåg på stationssträcka, som beröres av gasbeläggning, på väg mot denna, skall tåget om möjligt stoppas på linjen och underrättas. Tåg får ej avsändas mot det gasbelagda området utan tl order. Tps på tåg, som från station skall avsändas mot gasbelagt område, skall ges order om gasbeläggningen (S10).

Har gasbeläggningen drabbat station, skall, om stationen får lämnas obebakad enl. § 44:2, bevakningen upphöra eller, om stationen ej får lämnas obebakad, en tågväg klargöras för genomfart, allt förutsatt — betr. station med anslutande linje (linjer) — att tåglägena medge att dessa åtgärder vidtagas.

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

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

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

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

Äro såväl järnvägstelefon- som rikstelefonlinjerna (järnvägstelegraflinjerna) brutna, så att stationerna ej

kunna komma i förbindelse med tl, skall tkl på den station, varifrån tåget skall utgå på det gasbelagda området, övertaga tl befogenhet enl. ovan.

Ändring nr 5.

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

12. Vid krig eller krigsfara skall förare av småfordon, då detta närmar sig bevakningsföremål (t. ex. bro, tunnelymning e. d.), där föraren kan vänta, att skyddsbevakande militär- eller polispost finns, hålla utkik efter denne samt minska hastigheten så, att fordonet på event. stoppsignal av posten kan stanna ca 25 m framför denne. Som stoppsignal skall härvid anses varje signal, tecken eller åtbörd mot fordonet att stanna, t. ex. »färdigställning», »anläggningsställning», uppsträckning av ena armen e. d. Färden fortsättes, sedan posten medgivit detta muntligt eller med lämpligt tecken eller åtbörd, t. ex. genom att posten vinkar till sig fordonet.

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

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

Ändring nr 6.

I § 35 tillkommer efter mom. 1 följande:

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

Betr. de grafiska militärtdt gäller i dylikt fall, vad i mom. 1 stadgats om tilldelning och kvittering av tdtbok samt tillhandahållande av tågordning. Avskrift av tågordningen skall dock ej insändas till ti, enär sådan enl.

särskilda föreskrifter utarbetats och insänts för granskning, redan innan militärtdt skall tillämpas.

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

Ändring nr 7.

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

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

Ändring nr 8.

Efter § 36: 2 tillkommer:

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

Ändring nr 9.

Efter § 37: 1 tillkommer:

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

Ändring nr 10 (reservnummer).

Ändring nr 11.

I § 41 tillkommer ett nytt mom. enl. följande:

4. Vid tillämpning av militärtdt kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 2 och 3 framföras särskilda tåg, som bestå av endast lok, dock att i dylikt tåg får medföras även andra tågfordon än lok.

Tåg med mer än två lok, kopplade intill varandra eller åtskilda av mindre än 14 axlar under andra fordon än lok, får ej framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 25 m; tåget skall i stället kopplas isär och högst två lok i sänder föras över bron (viadukten) med ett avstånd av ca 100 m mellan varje lokpar.

Ändring nr 12 (reservnummer).

Ändring nr 13.

Efter § 53: 1 tillkommer:

Anm. Vid mörkläggning skall tiden för tändningen av signaler med elektriskt ljus avkortas sålunda: betr. infartssignal till 10 min, innan tåg skall ankomma, och betr. utfartssignal, som kan släckas oberoende av infartssignal, till 5 min, dock att utfartssignal för genomfartståg skall hållas tänd samma tid som infartssignalen. Sedan tåg klarerats och signalering ej längre erfordras, skola här nämnda signaler snarast släckas.

Efter § 53: 2 tillkommer:

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

Anm. till § 53: 3 erhåller nr 1. Efter denna tillkommer följande:

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

Ändring nr 14.

Anm. till § 55 erhåller nr 1. Sist i § 55 tillkommer:

Anm. 2. Vid tillämpning av militärtdt kan i närmast föregående stycke nämnd föreskrift utfärdas genom särskild order av tl.

Ändring nr 15.

Efter § 60: 10 tillkommer:

Vid mörkläggning får följtåg ej gå under tid, när nattsignal användes.

Ändring nr 16.

Efter § 65: 1 tillkommer:

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

Ändring nr 17.

Efter § 69: 5 tillkommer:

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

Ändring nr 18.

Tågrörelsen under flyglarmtillstånd.

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

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

A. Å larmad *dpl* (även obevakad) skall tåg, som är klart för avgång, avsändas snarast möjligt, varvid tåget får — oavsett bestämmelserna i § 67:4 — avsändas före den i tdt bestämda tiden; underrättelsestationen skall dock dessförinnan om möjligt underrättas i och för event. underrättelse enl. § 82:4. Då tåg sålunda avsändes för tidigt från station, måste likväl bestämmelserna i § 59 eller i förekommande fall bestämmelserna i § 67:6 iakttagas. Ändring av tågens ordningsföljd får ej på grund härav ske utan att order härom givits och med iakttagande av ändring nr 15 ovan. Finns, då »0 in i N» ej erhållits för närmast föregående tåg i samma riktning, anledning misstänka, att detta uppehålls på linjen på grund av flyganfall, skall, om det efterföljande tåget likväl måste utsändas, detta anges på S10. Kan tåg med resande ej avsändas som nyss sagts (på grund av hinder på bansträckan eller av annan anledning), skall det förberedas till utrymning, vilken dock i regel ej bör ske, förrän flyganfall synes vara direkt förestående eller »anfallslarm» där sådant enl. delgiven planläggning förekommer, givits.

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

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

a) då tåget nalkas större bro eller annan plats på banan, som lokps anser utgöra sannolikt anfallsmål,

b) då fientlig flygare upptäckes samt

c) då lokps erfarit eller kan misstänka, att flyganfall ägt rum mot närmaste sträcka eller *dpl* i tågets väg.

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

aktande av skyddsbevakande personals signalering eller anvisningar.

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

Ändring nr 19.

Äro såväl järnvägstelefon- som rikstelefonlinjerna (järnvägstelegraflinjerna) brutna, så att stationerna ej kunna komma i förbindelse med t1 eller med varandra, skall följande gälla.

§ 29.

T1 befogenhet att medge bdisp skall övertagas av tkl vid den station, som mottagit framställning enl. S1.

Kan nämnde tkl ej komma i förbindelse med tkl vid bansträckans andra gränstation, får medgivande till bdisp ändock lämnas, men skall i så fall stoppsignalering anordnas enl. § 27, varvid uppsättande av bansignaltavlor alltid skall ske, redan då knalldosorna utläggas och vakt, om möjligt, vara tillstädes hela tiden.

§§ 35 och 36.

Måste extratåg framföras, skall detta ske under form av bdisp. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, skall en signalgivare, som visar stoppsignal, färdas ca 700 m före tåget. Måste tåg inställas, skall tkl vid den station, dit tåget framgått, underrätta övriga dpl i tågets väg på S5, om erforderligt genom bud (småfordon, bil, cykel eller till fots).

§ 51: 3.

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

§ 67:6.

Har klartanmälan ej kunnat utväxlas, när tåg skall avgå från station, får tåget likväl avsändas, varvid tkl skall iakttaga följande.

Om »0 in i N» ej erhållits för närmast föregående tåg, som går i samma riktning, skall tkl om möjligt höra efter med station längre bort, om detta tåg i sin helhet inkommit dit; kan sådan upplysning ej erhållas, får tåget ej avsändas, förrän 20 min förflutit, sedan gångtiden på stationssträckan utgått för det närmast föregående tåget, räknat från den tidpunkt, när detta utsändes på sträckan.

Tps skall ges order på S10, i vilken utsträckning tåg-anmälan ej utväxlats.

§§ 77 och 78.

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

Vid ändring av möte (§ 77 A) skall tkl på den station, som ligger närmast den förutvarande mötesstationen, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, skall vso sändas med bud (jfr §§ 35 och 36 ovan).

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

Vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning (§ 78 A) skall tkl på den station, där den ändrade ordningsföljden skall börja, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, skall vso ej avlåtas, utan skola stationerna vid tågens intagande vara beredda på att ändring av ordningsföljden kan ha ägt rum (jfr § 51:3 ovan).

Statens järnvägar
Form. nr 381 P 1
(1947)

Bilaga till tillägg B till sär.

Skriv tydligt!

S 5 mt

Order nr ___ om extratågs gång.

(Tillägg B till såo och sär, ändr. 7 och 8)
(Order till tps ges genom utdrag på S 5)

Till _____
_____ dagen den / 19___ skola följande extratåg gå:

Tåg nr	på bansträckan (1- eller urlastningsstation understrykes)	medförande			Anmärkningar
		tpnr	tsälltt	tomtåg för (från) tpnr	
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				
	—				

_____ den / 19___

Tl

Ordern nr ___ om extratågs gång _____ dagen den / 19___ kvitteras.

Stämpel

Tkl

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom från trycket
den 30 juni 1951.

Särtryck nr 2 s

Tillägg nr 1.

(Gällande fr. o. m. den 15 juli 1951.)

I Säkerhetsreglemente (sär) vid SJ smalspåriga bandelar skola följande kompletteringar och ändringar göras:

Efter § 8:1 skall följande moment tillkomma:

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

a) vid fällbommar,

b) vid automatisk vägsignalanläggning, som kan frånkopplas.

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

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

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

I § 11 skall ordet »lystringsmärke» strykas. I sista meningen skall efter ordet »U-märke» införas orden »och väggkorsningssignal enl. § 8:1 A b)».

Efter § 14:8 skall följande moment tillkomma:

»9. *»Har mötande tåg inkommit?»*, två korta ljud, • • , ges, när förare begär besked från tkl, om mötande tåg inkommit.»

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

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

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

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

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

»1. Vid väggkorsning — — — åt båda hållen med bomsignalskärm (-lykta), väggkorsningssignal eller huvudsignal — — — stänga över banan.»

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

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

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

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

§ 44:8 skall ha följande lydelse:

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

Anm. Kontroll — — — iakttagits.»

I § 60 skola momenten 2 och 4—9 ha följande ändrade lydelse:

»2. Rälsbusståg av klass A*) får bestå av högst 40 axlar.

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

Anm. När — — — som släpvagn.

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

»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:

A. Tåg av klass A.

- | | | |
|---|-------------------------------|-------|
| a) Tåget är enbart genomgångsbromsat. Högst 1/6 av axlarna äro obromsade varvid dock första och sista vagnarna i tåget måste ha verksam broms på vardera minst 2 axlar. | } den lägsta av fordonens sth | |
| b) I övriga fall | } | 40 km |

B. Övriga tåg.

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

2-axlig släpvagn medföres

a) — — — genomgångsbroms*)	70 km
b) — — — genomgångsbroms*)	50 km
ett eller flera fordon i tåget handbromsas	40 km
Sth för rälsbuss — — — 2-axlig släpvagn.»	

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

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

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

»6. I rälsbusståg — — — som användas.

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

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

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

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

»8. Vid dpl — — — § 72:4 A och B; om uppehåll erfordras för avhämmande, skall tkf (plv) därom underrätta rälsbussföraren genom att visa varsamhetssignal eller signal med påstigningsmärke. När tåget skall stanna, visas stoppsignal. Om dylikt uppehåll ej erfordras, visas avgångssignal. Visas — — — ny avgångssignal erfordras ej.»

»9. Måste förare av rälsbusståg under mer än 5 minuter avlägsna sig så långt från tåget, att han ej har de dragande fordonen inom synhåll, skall han antingen vidtaga erforderliga åtgärder för att förhindra obehörig igångsättning av tåget eller ombesörja, att annan tjänstehavare håller uppsikt över de dragande fordonen. Har tåget stannat i

stigning eller lutning på linjen, skola erforderligt antal bromsar tillsättas och säker förstängning anordnas med bromssko eller bromsklots, om föraren måste avlägsna sig från fordonen.»

I § 67:5 skall avd. d) ha följande ändrade lydelse:

»d) föraren förvissat sig om att mötande tåg inkommit eller att order om mötesändring mottagits. Möteskontrollen skall ske genom att iakttaga tåget eller genom muntlig förfrågan hos tkl eller, om ej något av dessa sätt kan användas genom att ge: »Har mötande tåg inkommit?» och av tkl erhålla »klart för avgång».

Anm. Skyldigheten — — — biträdet.»

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

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

Sist i § 69 skall följande moment tillkomma:

»9. För hjälptåg, som utgår på den stationssträcka och det spår, där hjälpbehövande tåg befinner sig, skall hastigheten vara högst 20 km.»

Med detta tillägg följa 16 st. gummerade ändringslappar.

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket
den 15 maj 1952.

Särtryck nr 2 s

Tillägg nr 2

(Gällande fr. o. m. den 15 juni 1952)

Följande kompletteringar och ändringar skola göras medelst inklistringslappar.

Begreppsbestämningen för »småfordon» skall lyda:

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

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

Är vikten högst 4 ton, skall småfordon, som en man ej omedelbart kan lyfta eller tippa från spår, framföras **såsom A-fordon**, när villkoren för framförande såsom B-fordon ej äro uppfyllda, och

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

Anm. Släp

Småfordon får framföras

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

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

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

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

•*Anm.* Undantag svisförekommer påstigningsmärke med svart kantrand.•

§ 52: 2 skall ha följande lydelse:

»2. *Kan bristfällig* — — — — ej orderges. Detsamma gäller, när »kör» normalt ej kan visas med signalen till det spår, som skall användas.»

Sist i § 52: 3 tillägges följande nya stycke:

»Ringer föraren upp tkl i signaltelefon, får tkl muntligen medge, att tåget föres förbi infartssignalen.»

I § 60 skall mom. 8 ha följande ändrade lydelse (på grund av utrymmesbrist har mom. i sin helhet ej kunnat medtagas på inklistringslappen. Bestämmelserna för klarering av rälsbusståg med behovsuppehåll återfinnas sålunda endast här nedan. På ändringslappen för mom. 8 har hänvisning gjorts till detta tillägg):

»8. Bestämmelserna i § 72: 4 gälla ej för rälsbusståg. Rälsbusståg med behovsuppehåll skall klareras sålunda:

I. Vid dpl, där **tkl tjänstgör** för tåget.

A. *Uppehåll erfordras för avhämtande:*

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

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

B. *Uppehåll erfordras ej för avhämtande:*

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

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

II. Vid dpl, där **plv tjänstgör** för tåget.

A. *Uppehåll erfordras för avhämtande:*

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

B. *Uppehåll erfordras ej för avhämtande:*

Plv skall ej visa signal mot tåget. Rälsbussföraren skall, a) om resande eller gods finns *att avlämna*, stanna

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

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

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

Rälsbussföraren stannar på lämpligt ställe.

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

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

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

»1. Tl utfärdar förläggorder enl. S8 till den nya mötesstationen.

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

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

Kan mötet ske i N, skall tkl,

om 01*) har inkommit på stationen,

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

om 01 ej har inkommit på stationen,

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

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

* 01 = det tåg, som skall kvarhållas.

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesstationen.

N = den nya mötesstationen.

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

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

Tkl skall därefter tillse, att infartssignalen visar »stopp», och utfärda vso.

När 01 skall intagas, får infartssignalen ej ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Tkl skall därefter visa stillahållen stoppsignal med röd flagga resp. rött sken. När loket kommit innanför stationsgränsen, och lokets iakttagit stoppsignalen, ges ånyo »beredd». Visar tkl fortfarande stoppsignal, skall tåget stanna kort framför denna. Upphör tkl att visa stoppsignal, får tåget framföras, tills tkl visar rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken. Finns utfartssignal, bibehålles denna till stopp.

Anm. 2. Har 02 inkommit till N, får 01 intagas utan vidare, om 01 har fast uppehåll där.

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

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

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

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

Följande ändring skall göras med bläck:

Sid. 6. Begreppsbestämningen för »Bandisposition» skall lyda: »**Bandisposition** (bdisp) = anordning ——— upplåtes för A-arbete, vut eller småfordonsfärd.»

Med detta tillägg följa 10 st gummerade ändringslappar.

Detta tillägg skall inklistras på fals sist i sär.

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr trycket
den 5 oktober 1953.

Särtryck nr 2 s

Tillägg nr 3

(Gällande fr o m den 1 november 1953)

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

»d) vagn med explosiv vara av transportklasserna A och C samt vagn, som innehåller vagnslastsändning av explosiv vara av transportklasserna B, D eller E, får ej ha bemannad skrubrem och får tryckluftbromsas endast om förordas för att bromsningen skall bli tillräcklig för att upprätthålla någorlunda jämn fördelning av bromsvagnarna i tåget.

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

Anm. 1. Medför tåg explosiv vara av transportklass C eller vagnslastsändning av transportklasserna B och D, skall tas ges order härom på bl S 11 under 'Annat besked'.

§ 43:6 f). »Anm» ändras till »Anm. 2.»

Följande ändring skall göras med bläck, tidigare anbefalld i cirkulär 219/50 (nuv A 36/53):

I § 69:4 skall avd f) strykas.

Övriga i cirkuläret anbefallda bläckändringar i öar ha beaktats i detta och föregående tillägg.

Med detta tillägg följer 1 st gummerad klistringslapp.

Tillägget skall inklistras på fals sist i sär.