

# 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. 7b 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, tunnelsemyning 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 tågorbningar 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 tågorbning. Avskrift av tågorbningen skall dock ej insändas till ti, enär sådan enl.

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

Tdt, som tillställles 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 klartannmälan 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 tågannmälan 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).

