

Redogörelse för verksamheten inom **Säkerhetstjänsten**

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* tåganordningar m. m. å dygnuppläggen införts per tågklarerartur i stället för i löpande följd för hela dygnet,
- att* tågexpeditörerna ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* anteckning om uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats,
- att* anteckning om verkställd s. k. småstensinspektion (såo § 56: 6, andra stycket) saknats,
- att* anteckning om verkställd signalkontroll saknats,
- att* av station verkställd stoppsignalering vid bandisposition ej antecknats,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelser till underlydande driftplatspersonal ej gjorts i vederbörlig kolumn,
- att* underlydande ytterpersonal ej tecknat kvitto, då så skolat ske,
- att* bekräftande av att anteckningarna i överlämningsboken blivit rätt införda ej skett,
- att* i den särskilda boken för »order med längre giltighetstid»

begränsad varaktighet ej införts utan endast fastsatts medelst »klämmare»;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* »hindrets art» ej antecknats,
- att* föråldrade anvisningar använts,
- att* »O in» ej antecknats,
- att* anteckning med upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad station saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* hinderanmälan ej antecknats på föreskrivet sätt,
- att* av station verkställd stoppsignalering vid bandisposition ej antecknats,
- att* radering (i stället för överstrykning) skett;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

- att* telefonboken till största delen handhafs av telefonvakt, d. v. s. att tågexpeditören ej själv handhaft densamma i den utsträckning, ske,
- att* upplägg för underrättelser med längre giltighetstid saknats*
- att* anteckning saknats om verkställd kontroll över att gjorda rätt införts;

beträffande överlämningsboken, telefonboken vid underrättelseS tågtid journalen

- att* vid införandet i böckerna resp. journalen en och samma anordning antecknats å med avseende på innehållet olika sätt, varigenom missuppfattning kunnat uppstå;

- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) ej uppgjorts i enlighet med 1939 års anvisningar,
- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) saknats eller att planen ej hänfört sig till gällande tidtabellsperiod,
- att* bestämmelse saknats om sättet för delgivning av trafiksäkerheten berörande order till underlydande driftpersonal,
- att* bestämmelse saknats ang. vem som skolat delgiva underlydande driftplatspersonal nyssnämnda order ävensom ang. utövandet av kontrollen över att delgivningen ifråga skett,
- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje afton över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion tidigast finge påbörjas, eller att nämnda tidpunkt bestämts på olämpligt sätt,
- att* bestämmelse om befogenhet jämlikt str 254, avd. Ve, 2 Bl. saknats,
- att* bestämmelse saknats ang. vilken tjänstgöringstur det åligger att till dygnuppläggen överföra och kontrollera order med längre giltighetstid;

beträffande förbandslådor

- att* anslaget om förbandslådans förvaringsplats saknats,
- att* lådan ej varit låst på föreskrivet sätt,
- att* nyckel till förbandslåda saknats;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* tågvägsbeskrivning ej varit upprättad å station med växel- och signal-säkerhetsanläggning för sådana skyddsväxlar m. m., som ej äro förreglade för vederb. tågväg,
- att* såo ej varit kompletterad enligt utgivna tillägg eller bihangsorder,
- att* tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
- att* underlydande driftplatspersonal enligt upprättad plan delgivits trafiksäkerheten berörande order muntligen, ehuru delgivningen bort ske skriftligen mot kvitto,
- att* annotationsbok för ställverksanläggning ej förts under flera år,
- att* bihangsorderna 109/35 och 53/38 ej varit anslagna eller ej hållits tillgängliga på föreskrivet sätt,
- att* förteckning över K-nycklar saknats eller varit felaktig,
- att* K-nycklar ej funnits till föreskrivet antal,
- att* för många K-nycklar funnits i reserv,
- att* K10-nyckel ej varit märkt,
- att* antalet avlösningar mellan tågklararare varit för stort eller att avlösningarna varit olämpligt ordnade,
- att* anvisningar för handhavande av ställverk vid växling (form. 358 C) saknats,
- att* tågtidjournalen förvarats och förts i ställverkshus ute på bangården, under det att överlämningsboken och telefonbok vid underrättelsestation förvarats och förts inne å tågexpeditionen,
- att* inredningen å tågexpedition varit otillfredsställande med hänsyn till placeringen av för säkerhetstjänsten erforderliga journaler, formulär m. m.;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tågklararens stoppsignal till tåg med enbemannat lok givits på högra sidan av tåget,
- att* den s. k. småstensinspektionen regelbundet utförts endast två gånger per dygn å station, där den bort utföras tre gånger,
- att* tågklarare vistats inne å expeditionen vid tågs ankomst, ehuru undantagsmedgivande därtill ej lämnats,
- att* vid tåganmälan tågs nummer ej uppgivits,
- att* vid muntliga meddelanden om tåg detta benämns med »dom», »di» o. d. i stället för med sitt nummer,
- att* antalet knalldosor å driftplats varit otillräckligt,
- att* knalldosor ej varit plomberade i föreskriven utsträckning,
- att* bromsskor varit i behov av målning,
- att* bromsskor ej upphängts i anordning därför utan fått kvarligga på marken,
- att* bromsskor, avsedda för grövre räls än den förekommande, använts,
- att* plomber saknats å blockapparat och å hävstångsställverks förreglingsregister,
- att* kontroll genom stationär personal beträffande omställningshandtagens lägen jämlikt säo § 99:2 f å tåg utan särskild konduktörspersonal ej ägt rum,
- att* å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftsbromsen intagit läget »Last»,
- att* å lastade vagnar, som utsatts för lossning, omställningshandtaget kvarstått i läget »Last»,
- att* tryckluftslangarna ej varit uppkopplade och kopplingskranarna ej stängda å avställda vagnar,
- att* betryggande åtgärder ej vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* reservnyckel till värmepost ej funnits,
- att* tågvägshävstång ej återställts i normalläge inom föreskriven tid,
- att* hinderpålar varit uppsatta i strid med av styrelsen utfärdade anvisningar (schematiska planer utvisande placering av hinderpålar, Dbr d. 16/15 1936),
- att* telefonanordningarna mellan ställverk och tågklarareexp. ej varit till fredsställande,
- att* trafikant i och för måttagning av en hög järnkonstruktion vistats å vagr vid lastkaj, under det att högspänningsledningen varit strömförande,
- att* åtgärderna för att varsko arbetsmanskaper om när högspänningsledningar å lastspår gjorts strömförande ej varit betryggande,
- att* delgivningsförfarandet med växlingspersonal ifråga om anordnade tåsar o. d. ej varit tillfredsställande ordnat,
- att* fränkoppling av automatiska vägsignaler vid växling å station ej allskett eller skett otillfredsställande;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* slutsignallyktor och slutsignalskärmar varit i behov av målning,
- att* tågattiralj varit ofullständig,
- att* i tågattiralj ingående handdukar saknat pappersomslag eller förvarats trasigt sådant,
- att* tågbefälhavares tidtabellsbok ej varit kompletterad,
- att* tågbefälhavare ej medfört handsignallykta,

att nödbromshandtaget i Cf-vagns konduktörskupé ej varit plomberat
att tågchefhavare ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs
avgång från driftplats,
att tågchefhavare ej underrättat föraren om i tåg gående vagnar beträffande vilka särskild försiktighet bort iakttagas (såo § 66:4 b),
att signalen »tågkommer» ej givits av rälsbussförare före ankomst till vägkorsning;

d) placering av signalmedel, tillsyn och underhåll av dylika samt av bangårdsanordningar m. m.

att anordning för signalkontroll saknats, där sådan bort finnas,
att föråldrade anslag för ställverksanläggning använts,
att hinderpålar, växel- och spårspärrklot varit i behov av målning,
att växlar varit i behov av smörjning,
att träklot till skydd för växlingspersonalen jämlikt str 33:19 ej varit inlagda, där så bortske,
att märkstickor och utsättningspålar fått kvarstå längre tid än erforderligt,
att småsten o. d. fått kvarligga mellan spåren i otillåtlig utsträckning.

2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar och instruktioner till dylika anläggningar.

Granskning av ritningar har omfattat 213 ärenden och granskning av instruktioner 90 ärenden, varav 66 resp. 68 förekommit mer än en gång till följd av ändringar e. d. Dessutom ha 65 skrivelser behandlats

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Tillämpning av föreskrifterna i såo § 100 i sin helhet har medgivits å bandelarna Vartofta—Tidaholm samt Gånghester—Jönköping (skr. 29/7 och 19/12 39).

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Användning av småfordon inom stationsområde och tågvägsinspektion med hänsyn därtill.

Envar som vid Västanfors handhar småfordon skall åläggas att alltid, innan sådant fordon (vare sig utan eller i samband med färd) införes eller uppställs å tågspår norr om ställverket vid nämnda station eller i farlig närhet av dylikt spår, därtill först inhämta medgivande av tågexpeditören. Inspektion ifråga om

småfordon enligt såo § 55:3 b (jfr § 55:6, första stycket) erfordras därför ej å denna del av bangårdsområdet.

Med hänsyn till i Västanfors norra ände befintliga skyddsväxlar för huvudtågvägarna må dessutom inspektion av huvudtågvägarnas hinderfrihet vid växlar 1 och 3 a/b enligt såo 55:3 b och 55:6, första stycket, anses fullgjord i och med att dels såsom tågvägsinspektör förordnad tjänsteman, varje gång tåg framgått å sidotågväg eller växling över växlar 40 eller 42 i minusläge ägt rum, åter lagt

dessa växlar i normallage och om tag-
expeditören anmält, att fordon ej fin-
nas i tågspåren, dels därefter förreg-
lingshävstångerna till sistnämnda
växlar omlagts och ifrågavarande
växlar senare ej frigjorts för omlägg-
ning. (Skr. 16/6 39.)

*Försiktighetsmått till förhindrande
av att fordon komma i drift.*

I såo § 45:2, föreskriven tillsyn
varje afton må vid Kristinehamn ut-
övas beträffande övre bangården av
den stationsförman i växlingstjänst,
som har naturen, och beträffande
hamnbangården av den stationstör-
man resp. växlingsledare, som har
sista turen å hamnbanan. (Skr. 10/1
39.)

*Befrielse för tågexpeditör från skyl-
digheten att vid tågs ingående å drift-
plats vistas å plattform eller i dess
närhet.*

För underlättande av tågexpedie-
ringen å mindre driftplatser må tra-
fikinspektör kunna medgiva undan-
tag från föreskrifterna i såo § 46,
mom. 5, att tågexpeditör vid tågs in-
tagande å driftplats skall vistas å
plattform eller i dess närhet.

Såsom villkor för dylikt medgi-
vande, vilket skall vara intaget i tid-
tabellsboken, gäller dock

att driftplatsen är utrustad med
uppehållsmärke, gällande för tåget

ifråga,
att det ifrågavarande tåget ej en-
ligt tjänstetidtabellen eller särskild
order skall möta, förbigå eller förbi-
gås av annat tåg därstädes,

att icke visst göromål, t. ex. man-
övrering av huvudsignal och bomspel
kräver tågexpeditörens närvaro,

att om uppehåll göres endast för
resandes påstigande, lokpersonalen
kan på lämpligt sätt underrättas om
att resande finnas, t. ex. genom på-
stigningsmärke eller genom anbring-
ande å lämplig, från tåget synlig plats
av grön signalflagga eller handsignal-
lykta, visande grönt sken.

ifråga om tågets stoppande gälla
dylikt fall bestämmelserna i såo § 72
mom. 11, andra stycket. (Skr. 16/12
39.)

*Tågs framförande förbi huvudsignal
i stoppställning.*

Styrelsen har medgivit tillämpning
av såo § 52:2, anm. 2, vid intagan
av nedgående tåg vid Norsesund. (Skr
26/6 39.)

*Samtidigt begagnande av olika tåg-
vägar å driftplats.*

I nedan angivna fall må vid Ånge
tåg samtidigt intagas resp. avsändas
utan hinder av att tågvägarna ej äro
helt oberoende av eller genomförreg-
lade växlar tryggade mot varandra

1. Tåg från Dysjön och tåg från
Alby få, om båda tågen skola göra
uppehåll vid Ånge, intagas å de resp.
tågvägar, för vilka körsignal samti-
digt kan visas med vederbörliga
infartssignaler.

2. Uppehållståg från Erikslund får
när säkerhetsanläggningen så med-
giver, intagas samtidigt med uppe-
hållståg från Dysjön och Alby, även
om fortsättningen av den eller vart-
dera tågets infartstågväg utmynnar
i det andra tågets infartstågväg, dock
endast om dels tåget från Dysjön
resp. Alby i vanliga fall med sin
främsta del brukar stanna eller med
säkerhet beräknas kunna stanna
minst 200 meter framför infartståg-
vägens slutpunkt, dels sistberörda
tåg antingen enligt tjänstetidtabellen
skall tillhöra bromsgrupp I eller ock
haren vagnvikt ej överstigande 300
ton. Intet av sistnämnda båda alter-
nativa villkor behöver dock vara upp-
fyllt ifråga om tåg, som ingår å tåg-
väg a² eller b³.

3. Tåg få, när säkerhetsanlägg-
ningen så medgiver, avsändas mot
Erikslund samtidigt med att tåg från
Dysjön eller Alby intagas å tågväg
vars fortsättning utmynnar i först-
nämnda tågs tågväg, dock endast

dels tåget från Dysjön resp. Alby i vanliga fall med sin främsta del brukar stanna minst 200 meter framför infartstågvägens slutpunkt, dels sistberörda tåg antingen enligt tjänstetidtabellen skall tillhöra bromsgrupp I eller ock har en vagnvikt ej överstigande 300 ton. Intet av sistnämnda båda alternativa villkor behöver dock vara uppfyllt ifråga om tåg, som ingår i tågväg³ eller b³. (Skr. 9/11 39.)

Liknandemedgivande har lämnats för Vännäs, varest gäller följande:

1. Uppehållståg från Spöland och uppehållståg från Tväråbäck få intagas samtidigt, när sådana tågvägar användas, vilkas tågvägshävstänger samtidigt kunna omställas.

2. Uppehållståg från Spöland får intagas å spår 1 samtidigt med att tåg från Pengsjöby intages å annat tågspår (för spår 2 användes därvid tågvägshävstång e² T).

3. Tåg får avsändas mot Spöland samtidigt med att tåg avsändes mot Tväråbäck, när för resp. tåg sådana tågvägar användas, vilkas tågvägshävstänger samtidigt kunna omställas.

4. Tåg får avsändas mot Spöland resp. mot Tväråbäck samtidigt med att tåg intages från Tväråbäck resp. Spöland, när för resp. tåg sådana tågvägar användas, vilkas tågvägs-

(Skr. 14/11 39.)

Placering av överksamt elektrolök i tåg.

Efter det provkörning utförts utan att olägenheter uppstått, har styrelsen medgivit, att när så vid enstaka tillfällen erfordras, överksamt elektrolök må framföras sist i tomvagnståg å bansträckan Hagalunds övre—Stockholm C utan hinder av vad som angående framförande av överksamt elektriskt lok i tåg bestämts genom styrelsens skrivelser den 10 oktober 1934 och den 8 maj 1937 — dnr Dbr

S122/24 resp Dbr S 61/1937. Lokets genomgångsbroms skall vid dylika tillfällen vara verksam. (Skr. 30/3 39.)

Skyddssignalering för tåg, som måst stanna på linjen.

Så länge de av distriktschefen vid V distriktet den 1/6 1932 fastställda, i tidtabellsboken för 21 trafiksektionen för tidtabell 139 å sid. 39—40 intagna tilläggsbestämmelserna till § 100 för bandelen Slind—Boliden tillämpas, är följande undantag medgivet.

Skyddssignalering enligt såo § 83:1 och § 84:1 och 3, erfordras ej å bandelen Slind—Boliden. För det fall, att tåg på grund av lokskada stannar å linjen och hjälplök måste utsändas, skola dock de i såo § 32:6 föreskrivna skyddsanordningarna vidtagas. Om tåg undantagsvis (t. ex. snöplogståg) måste utsändas å bandelen, under det att annat tåg befinner sig i Boliden, skall

tågledaren för varje särskilt fall utfärda förhållningsordrerörändesäkerheten. (Skr. 9/11 39.)

Tåganmälan och anmälan »fri genomfart».

Distriktschefen vid I distriktet äger bemyndiga trafikinspektören vid 4 trafiksektionen, att, där så utan fara anses kunna ske, medgiva sådant undantag från såo föreskrifter, att station, för vilken i tidtabellen för resp. tåg tecknet • finnes angivet, ålägges att till en föregående tåganmälningsstation anmäla »O in» för tåget och att, sedan tåget avgått, inträda såsom tåganmälningsstation i vanlig ordning. Efterföljande tåganmälningsstation för nämnda tåg skall i sin tur anmäla »O in» till den nytilkomna tåganmälningsstationen. (Skr. 4/12 39.)

Med giltighet under tdt 139 har bestämts följande:

Klartanmälan till Vännäs för tåg 8602 skall avlätas av Bastuträsk och gälla bansträckan Vännäs—Hällnäs.

Kl 6.40 inträder tåganmälningsskyldighet
för Hällnäs (även för tåg 8602

När tåganmälan för tåg 93 påfordras i Hällnäs på grund av att extra fjärrgodståg 6053 är anordnat, må anmälan »fri genomfart» avlätas av Hällnäs och bevakningen där upphöra, utan att dessförinnan anmälan »93 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »93 in» skall i sådant fall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Hällnäs, innan »klart» får lämnas för tåg 4351.

Vid Åsträsk må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »4350 in» erhållits från Bastuträsk men utan att dessförinnan anmälan »93 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »93 in» skall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Åsträsk, innan »klart» får lämnas för tåg 4351.

Vid Hörnsjö må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »92 in» erhållits från Vännäs men utan att dessförinnan anmälan »4353 in» erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »4353 in» skall av Trehörningsjö i stället för till Hörnsjö avlätas till Nyåker, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Trehörningsjö får anmäla »klart» för tågen 93 och 4352. Vännäs skall förutom till Hörnsjö anmäla »92 in» även till Nyåker, innan denna station får anmäla »klart» för tåg 93. Då tåg 4352 icke går, skall i stället Trehörningsjö anmäla »4353 in» till Vännäs, innan »klart» får lämnas för tåg 93.

Vid Nyåker må, när tåg 4352 går, anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »94 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »94 in» skall av Vännäs i stället för till Nyåker avlätas till Trehörningsjö, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Vännäs får dit anmäla »klart» för tåg 4351.

Vid Björna må, då 4206 går, anmälan »fri genomfart» lämnas och

anmälan »4350 in» erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »4350 in» skall av Trehörningsjö i stället för till Björna avlätas till Mellansel, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Trehörningsjö får anmäla »klart» för tåg 6551.

Vid Selsjön må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »92 in» erhållits från Skorped. Anmälan »92 in» skall i stället för till Selsjön avlätas av Skorped till Forsmo, när tåg 4352 går, och till Långsele, när tåg 4352 icke går. Innan så skett, får »klart»-anmälan ej avlätas av Skorped till Forsmo för tåg 4352 resp. av Långsele till Skorped för tåg 21.

Vid Forsmo må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »4352 in» erhållits från Skorped. Anmälan »4352 in» skall av Skorped i stället för till Forsmo avlätas till Långsele, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Skorped får anmäla »klart» för tåg 21.

Boden C må omedelbart efter det Älvsby anmält »4351 in» samt anmälan »fri genomfart» ingått från Hednoret och Brännberg anmäla klart för tåg 4350 eller för tåg 4206, om detta tåg är anordnat. Tåg 4355 får därvid ej vara anordnat.

Älvsby må till Boden C anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 4.30 resp. 3.00.

Älvsby må omedelbart efter det tåg 4351 avgått till Jörn anmäla klart för tåg 4350 eller för tåg 4206, om detta tåg är anordnat, sålunda: »Då 4351 inkommit och anmälan 'fri genomfart' erhållits från Koler och Myrheden (resp. från Myrheden), klart för tåg 4350 (resp. 4206).»

Från Koler och Myrheden må efter expedieringen av tåg 4351 anmälan »fri genomfart» avlätas endast till Jörn.

Jörn må till Älvsby anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 3.30 resp. 1.55.

Älvsby må omedelbart efter det tåg 4351 dit inkommit och anmälan »fri genomfart» ingått från Hednoret och Brännberg anmäla klart för tåg 4355 till Boden C. Tåg 4206 får därvid ej vara anordnat.

Boden C må till Älvsby anmäla »4355 ut» kl. 3.30.

Sedan Sälen från Sörsjön mottagit anmälan »0 in» för tåg Ib54 eller för extratåg, som eventuellt efter detta tåg anordnats i riktning mot Särna, och därefter till Malung avlåtit anmälan »fri genomfart», må Sälen lämnas obebakad för tågen 1672 och 1673, när intet av tågen 7738—7739 eller 1700—1701 är anordnat, för tågen 1674 och 1675, när intet av tågen 1702—1703 är anordnat samt för tåg 1686, när tåg 1694 ej är anordnat; i samtliga fallen dock förutsatt, att ej heller extratåg skall framgå å någon del av bandelen Malung—Sälen efter det Sälen anmält »fri genomfart». Innan tågklararen i Sälen avlåter anmälan »fri genomfart» till Malung, skall han hava förvissat sig om, att tågen i båda riktningarna närmast före det första, för vilket stationen skall vara obebakad, lämnat bandelen Malung—Sälen. Tåganmälan behöver därefter för gången mellan Malung och Sälen ej utväxlas för dem av tågen 1672, 1673, 1674, 1675 och 1686, för vilka Sälen är obebakad; detta dock endast om till samtliga de berörda tågen användes en och samma rälsbuss eller ett och samma par sammankopplade rälsbussar. Tågen ifråga få ej avgå från Malung utan erhållen avgångssignal. Har Sälen varit obebakad för tåg 1686, skall stationen dock till Limedsforsen anmäla »1686 in», innan Limedsforsen får anmäla klart för tåg 1663. Vid tillämpning av ovanstående skola telefon- och tjänstgöringsförehållandena vara så ordnade, att rälsbussföraren skall kunna telefonera med driftplats, som av trafikinspektören bestämts. Före återgången från Sälen skall rälsbussföraren meddela dylik driftplats ankomst- och avgångs-

tiden vid Sälen, varom anteckning skall göras å driftplatsen ifråga.

Stationerna Täng, Krokomb, Nällden och Ytterån resp. Undersåker, Åre och Duved må lämnas obebakade för tågen 2338 y och 2339 y resp. 2334 y och 2335 y och därvid avlåta anmälan »fri genomfart» endast till Östersund C. resp. endast till Järpen. Under förutsättning att nämnda anmälan ej avläses, förrän de i båda riktningarna närmast före tåg 2338 y resp. 2334 y framgående tågen lämnat bandelen Östersund C—Ytterån resp. Järpen—Åre och därefter intet extratåg skall förekomma å nämnda bandelar, innan tågen 2339 y resp. 2335 y inkommit till Östersund resp. Järpen, behöver tåganmälan ej utväxlas för tågen 2338 y och 2339 y å bandelen Östersund C—Ytterån eller för tågen 2334 y och 2335 y å bandelen Järpen—Duved.

Sedan tågen 4354 och 21 avgått från Graninge och anmälan »4354 in» dit ingått från Helgum, må Graninge ulan att avvakta anmälan »21 in» från Bräcke avlåta anmälan »fri genomfart» till Bräcke samt, i stället för Helgum, till Långsele. Mellan Långsele och Bräcke skall hava utväxlas såväl anmälan »4354 in» som »21 in», innan klartanmälan för tåg 22 får utväxlas mellan nämnda stationer.

Vid Flöda må bevakningen upphöra sön- och helgdagar efter expedierandet av tåg 4702, utan att anmälan »4702 in» erhållits från Alingsås. Anmälan »fri genomfart» från Flöda skall därvid givas följande formulering: »Då tåg 4702 inkommit Alingsås, fri genomfart i Flöda». Alingsås skall sön- och helgdagar anmäla »4702 in» till Frändtorp.

Anmälan »1612 in» från Strömstad behöver ej avvaktas av Dingle, innan tjänstgöringen för dagen upphör å sistnämnda station. I stället skall denna anmälan av Strömstad avlätas till Uddevalla SJ, som, när tjänstgöringen för tåg 1551 påföljande morgon börjar i Dingle, skall dit

transitera den från Strömstad mot-tagna anmälan.

I anslutning till undantagsmedgivanden, som ovan sagts, har framhållits, att det förutsatts, att berörd tågpersonal underrättas om vart telefonering bör ske, i händelse sådan måste företagas från plats å tåganmälningssträcka, där å den ena gränstationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid tåget befinner sig å sträckan. (Sty skr. 4/5, 9/5, 11/5, 15/5, 16/5 och 30/5 samt öis skr. 11/5 39.)

Anordningarna för driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

För tåg, som vid den ständigt obevakade driftplatsen Lisbro skall göra uppehåll för växling, skall endast vederbörlig infarts- resp. utfartssignal visa körsignal vid tågs ankomst resp. avgång. Förhållandet skall angivas i tågets tjänstetidtabell. (Skr. 10/1 39.)

Intill dess planerad ändring av växel- och signalsäkerhetsanläggningarna verkställda vid Ljungskile, Hällevadsholm, Rabbalshede, Orrekläpp, Tanum, Kragenäs, överby och Skee, må nämnda driftplatser med huvudsignalerna ställda till »kör» endast för ifrågakommande tågriktning lämnas obevakade för tåg.

Intill dess beträffande Skee sådan ändring av växel- och signalsäkerhetsanläggningen därstädes vidtagits, att infartssignalerna, när körsignal visas till huvudtågväg, förregla även utfartsväxlarna i läge för utfart å lågvägen ifråga, skall vid tillämpning av ovanstående iakttagas, att vid utfart tåghastigheten genom utgångsväxeln får utgöra högst 20 km./tim., dock att tåget ej får föras genom nämnda växel utan att föraren kunnat förvissa sig om att densamma intager rätt läge. Den tjänstehavare, som för manövrering av vägbommarna måste vara i tjänst för tåg vid Skee, skall dessutom vara ålagd tillse, att ställverket lämnas orört under

tågs utfart, till dess yttersta växeln helt passerats. (Skr. 13/5 39.)

Enbemanning av ånglok.

För växling i Mora har medgivits användning av ett med endast förare bemannat Kh-lok, å vilket för ändamålet ång- eller tryckluftbroms samt regulator kan manövreras även från förarhyttens högra sida. Om loket användes för tågtjänst något stationshåll från Mora, skall signalkunnig person medfölja å detsamma. (Skr. 28/6 39.)

Provisoriska föreskrifter angående trafik med sammankopplade rälsbussar.

Följande bestämmelser hava härutinnan fastställts:

Mom. 1. Vid framförande av två sammankopplade rälsbussar skola dessa anses utgöra och föra signaler såsom ett enda fordon. Detta benämnas tvillingbuss. Skärmar för betecknande av framänden skola vara uppsatta, i A-änden, endast å den av rälsbussarna, som bestämts av trafikinspektören. (Såsom tvillingbussens framände betraktas alltså vid användande av dagsignaler den ände, varåt den med framsignalskärmar försedda rälsbussen finnes, oavsett huru denna rälsbuss är vänd.)

Mom. 2. Föraren å den med framsignalskärmar utrustade rälsbussen skall ansvara för att sammankopplingen mellan rälsbussarna utföres på behörigt sätt. Vid kopplingen förernas först bussarnas dragöglor med den härför avsedda dragstången, som låses på vanligt sätt. Härefter sammankopplas bussarnas bromsledningar med den vid kopplingsstången anbragta bromsslangen och summerledningarna med den likaledes vid stången fästa kabeln, vars stickkontakter införas i resp. kopplingsdosor. Å den buss, varifrån kommandot över manövreringen icke skall utövas (jfr mom. 3) stänges den bromskran, som är uppsatt mellan vakuumbes-

hållaren och bromscylindern, vilket sker med tillhjälp av det å bussens sida anbragta handtaget.

Varje gång kommandot över manövreringen skall övergå från förarhytten i tvillingbussens ena ände till hytten i den andra änden skall nämnda bromshandtag å båda bussarna omställas, så att förbindelsen mellan vakuumbehållaren och bromscylindern alltid är öppen å den buss, där den för manövreringen ansvarige föraren skall befinna sig, och stängd å den andra bussen.

Var gång tvillingbuss skall tagas i användning ävensom då kommandot över manövreringen övergår från den ena till den andra bussen skall provning av bromsen, genom tillsättning och lossning, och av summertelegrafen, genom signal 6 enligt mom. 4, verkställas av den förare, som skall hava ansvaret för manövreringen. Vid dessa prov skall den andre föraren vara honom behjälplig.

Mom. 3. När tvillingbuss går såsom tåg, skall ansvaret för och kom-

mandot beträffande manövreringen *alltid* påvila föraren å den främsta bussen och skall denne förare befinna sig i förarhytten längst fram i rörelseriktningen. Han skall även vara tågchefhavare. Ifråga om hastigheten under tågrörelse skall tvillingbuss likställas med ensam rälsbuss.

Vid växling skall manövreringen skötas från förarhytten längst fram i den ände, som är angiven såsom framände antingen genom signallyktorna, när dessa hållas tända, eller ock, när nattsignaler ej användas, genom framsignalskärmarna. Den andre föraren skall befinna sig i förarhytten längst bak och därvid med uppmärksamhet följa rörelserna och aktgiva på signaler. Han skall hava motorn overksam och frikopplad samt ej ingripa i tvillingbussens manövrering på annat sätt än genom att i erforderliga fall medelst summertelegrafen repetera iakttagna signaler och genom bromsning, då så erfordras till undvikande av fara.

Mom. 4. Signaler medelst summertelegraf mellan förarna å tvillingbuss.

Under tågtjänst:

1. Vid igångsättning (när avgångssignal givits eller igångsättning skall ske utan erhållen avgångssignal samt såsom meddelande att trafikutbytet avslutats) —
2. Om hastigheten under gången skall ökas eller lossning av bromsarna påkallas (t. ex. vid fastbromsning) — -
3. Om hastigheten under gången skall minskas -
4. Om hastigheten under gången skall *avsevärt* minskas . . . - -
5. Uppehåll erfordras vid nästa plats - - -
6. Stopp (skall, med innebörden »ej klar för igångsättning», i erforderliga fall även användas som svar på signal 1. Jfr även mom. 2) — - —
7. Fara - - - - -

Signaler, som givits av en förare, skall repeteras av den andre. Repeteringen skall ske, innan avsedd rörelse påbörjas eller avslutas, ökas eller minskas, såvida fara ej föreligger.

Under växlingstjänst:

Samma signaler som föreskrivits i säo § 12. Före påbörjande av växling skall signalen — - givas av den förare, som enligt mom. 3 ovan skall sköta manövreringen, och repeteras av den andre föraren, som därmed påtager sig de skyldigheter, som angivits i mom. 3. (Skr. 20/5 39.)

Rälsbuss med obrukbar vakuumbroms.

När vakuumbromsen å rälsbuss är obrukbar och bromsning alltså endast kan ske medelst handbromsen, får största hastigheten (gäller även s. k. tvillingbuss och rälsbuss med tillkopplad släpvagn) uppgå till högst 40 km./tim. Vid dylika tillfällen få bestämmelserna i såo § 102:10 ej tillämpas. (Skr. 11/9 39.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

Å bandelen Vansbro—Särna har medgivits tillämpning tillsvidare av de undantagsbestämmelser för rälsbuss med eller utan släpvagn, vilka på sin tid enligt skrivelse den 3/12 36 (se sid. 6 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för år 1936) fastställts att på försök tillämpas å vissa bandelar. (Skr. 11/5 39.)

Med giltighet under tidtabell 139 har medgivande lämnats, att tågen 1437 och 1316, när de utgöras av rälsbuss, skola sön- och helgdagar få intagas resp. avsändas vid Laxå med infarts- resp. utfartssignalen därstädes i stoppställning. Tågen ifråga få därvid ej framföras med större hastighet, än att föraren under gången hinner förvissa sig om att växellarna i tågvägen, allteftersom de hinna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas, under det tåget är i gång, skall detsamma för ändamålet stoppas. Hastigheten får ej överstiga 20 km./tim. Förhållandet skall vara angivet i resp. tågs tjänstetidtabell. (Skr. 9/2 39.)

Särskilda undantagsbestämmelser vid vissa platser eller bandelar på grund av speciella anläggningar.

I anslutning till bestämmelser i styrelsens skrivelse den 8/5 1935, intagna i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för nämnda år, har förklarats, att ordergivning till tågchefhavare och lokpersonal

om möte vid början eller slutet av enkelspårdrift å bansträckorna Stockholm C—Tomtebodas övre eller Tomtebodas övre—Hagalund ej erfordras, då linjeblockeringen är i bruk. (Skr. 4/5 39.)

Med upphävande av bestämmelser, som den 9/5 1935 givits angående avgångssignal och ordergivning vid Hagalund (intagna i redogörelsen för nämnda år) har styrelsen bestämt följande att tillämpas, när spårledningarna i den till Hagalund hörande säkerhetsanläggningen fungera samt linjeblockeringen å de till Hagalund angränsande tåganmälningssträckorna äro i bruk:

Avgångssignal skall icke vid Hagalund givas till tåg, som utgår från nämnda station, och skall ej heller vid Tomtebodas nedre givas till tåg, som därifrån utgår i riktning mot Ulriksdal. Föraren äger i stället avgå med tåget, då körsignal visas i vederbörlig ordning med huvudsignal för utfart eller ock körsignal visas med utfartsvärgsignal medelst två ofärgade sken i 90° och rakt därunder eller snett under till vänster ett grönt sken.

Tågklareren vid Hagalund får icke visa eller giva order om visande av körsignal med fast signalinrättning på ovan angivet sätt till tåg, som utgår från Tomtebodas nedre, utan att ha erhållit meddelande från tågklareren vid Tomtebodas nedre om att tåget är klart för avgång.

Beträffande tåg från Tomtebodas nedre mot Ulriksdal ansvarar tågklareren i Hagalund för all sådan ordergivning, som skall ske enligt såo föreskrifter. Ordergivningen må emellertid ombesörjas genom förmedling av tågklareren vid Tomtebodas nedre. Av denne personligen lämnat meddelande om att given order vederbörligen kvitterats av tågpersonalen, vilket meddelande skall lämnas så att orderns innehåll därvid återgives, må av tågklareren vid Hagalund godtagas, som om kvittona mottagits av honom själv.

Till tåg som å båda sidor om Hagalund

från Hagalunds personstation som vid Hagalunds personstation göra uppehåll för trafikutbyte, skall avgångssignal givas av tågchefhavaren (såväl vid dubbel- som enkel-spårdrift). (Skr. den 5/4 39.)

Med upphävande av tidigare givna föreskrifter har styrelsen utfärdat följande undantagsbestämmelser beträffande Uppsala C och angränsande bansträckor.

Ehuru manövreringen av säkerhets- och signalanordningarna vid Uppsala N sker från ställverket vid Uppsala C och på grund därav särskild tågexpeditör ej finnes vid Uppsala N, skall sistnämnda driftplats i tjänstetidtabellerna upptagas såsom station utan att betecknas såsom obebokad samt å den grafiska tidtabellen utmärkas med heldraget streck.

När såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C (inkl. Uppsala N och linjen dit) som linjeblockeringen å sträckan Uppsala N—Brunna äro i funktion, skola följande undantagsbestämmelser gälla. (Hänvisningarna till såo avse de bestämmelser däri, från vilka avvikelser medgivits.)

1. Vid tågmöte i Uppsala N skall gälla följande:

Å *södergående* tåg erfordras ej möteskontroll av tågpersonalen.

Om lokpersonalen å *norrgående genomfartståg* mot Brunna ej med visshet kunnat iakttaga, att det mötande tåget inkommit till Uppsala N, får föraren, även om körsignal visas med vederbörlig utfartssignal, ej avgå med tåget, förrän han medelst signaltelefon satt sig i förbindelse med tågklareren vid Uppsala C och av honom erhållit besked, huruvida det mötande tåget inkommit.

Tågchefhavaren å *norrgående uppehållståg* mot Brunna åligger att innan han giver avgångssignal, förvissa sig om att mötande tåg inkommit antingen genom att iakttaga det samma eller också genom att hos tågklareren vid Uppsala C, på sätt här ovan nämnts, förskaffa sig upp-

efter inhämtad upplysning hos tågklareren vid Uppsala G och eljest då föraren genom signalen »har mötande tåg inkommit» så begär, personligen till föraren muntligen meddela upplysningar angående det mötande tåget. (Såo § 67:1 och 10.)

2. Avgångssignal behöver vid Uppsala N ej givas till genomfartståg mot Ekebybruk. (Såo § 67:2.)

3. Avgångssignal vid Uppsala N, då sådan skall förekomma, givas av tågchefhavaren. (Såo § 67:4.)

4. Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» (såo §§ 50, 73 och 74 samt tillägg 4), skall ej givas vid Uppsala N och bestämmelserna i såo § 74:2—4 skola ej tillämpas därstädes.

5. a) Vid förläggning av möte från Uppsala N till Uppsala C resp. från Uppsala C till Uppsala N skall till det *norrgående* tåget utfärdas i förra fallet order enligt form. S 9 angående tågmötesändringen i vanlig ordning och i senare fallet en av tågklareren vid Uppsala C själv undertecknad verkställighetsorder enligt form. S 8. Till det södergående tåget gives ingen order. (Såo § 77.)

b) Å bansträckan Uppsala G—Uppsala N skall tågklareren vid Uppsala C äga att med tågledares befohgenhet ändra ordningsföljden mellan tåg såväl i samma som i motsatt riktning, dock icke då fråga är om den inbördes ordningen mellan tåg, som båda framgå å linjen Uppsala N—Brunna eller mellan tåg, som båda framgå å linjen Uppsala N—Ekebybruk. (Såo §§ 77 och 78.)

c) När tågledaren å trafikinspektörsexpeditionen ändrar tågföljden mellan Uppsala C och Uppsala N, skall hans order därom alltid ställas till tågklareren vid Uppsala C. (Såo §§ 77 och 78.)

6. Vid mötesändring från Uppsala N till Brunna eller norr om Brunna belägen station skall verkställighetsordern alltid adresseras även till tåg-

klararen vid Uppsala C samt om möjligt avsändas så tidigt, att tågpersonalen kan delgivas densamma före tågets avgång från Uppsala C. Anländer verkställighetsordern till Uppsala C, sedan tåget avgått därifrån, skall tågklararen vid Uppsala C medelst telefon transitera verkställighetsordern till tågbefälhavaren, som i Uppsala N själv mottager och nedskriver densamma å form. S 8 och därefter mot kvitto överlämnar ett exemplar av ordern till lokpersonalen. Efter transiteringen av verkställighetsordern och om i övrigt intet hinder för tågets avgång från Uppsala N förefinnes, lämnar tågklararen i Uppsala C signalvakten i ställverket medgivande att visa körsignal med vederbörlig utfartssignal.

Vid mötesändring från Brunna eller norr därom belägen station till Uppsala N, skall det norrgående tåget om möjligt vid Uppsala C erhålla ordern om det ändrade mötet (kvarhållningsorder). Har detta icke skett, skall tågklararen vid Uppsala C tillställa tågbefälhavaren ordern medelst telefon. Tågbefälhavaren mottager i Uppsala N själv och nedskriver kvarhållningsordern å form. S 9 samt överlämnar därefter mot kvitto ett exemplar av ordern till lokpersonalen. Sedan lokpersonalen kvitterat kvarhållningsordern, skall tågbefälhavaren per telefon underrätta tågklararen Uppsala C härom. Verkställighetsordern utfärdas i här avsett fall av tågklararen vid Uppsala C, varvid föreskrifterna i såo § 77:2 i tillämpliga delar skola gälla. Tågklararen skall, innan han undertecknar verkställighetsordern från befälhavaren i ställverket hava erhållit anmälan om, att det tåg, som skall kvarhållas, ännu icke passerat utfartssignalen vid Uppsala N och att båda utfartssignalerna vid Uppsala N för tåg i riktning mot Brunna intaga och bibehållas i stoppställning.

Då tågbefälhavaren på sätt här-
ovan sagts, underrättar tågklararen vid Uppsala C att order å S 9 kvitte-

innehåll i sin helhet återgivas. Det exemplar, å vilket lokpersonalens kvitto tagits på order å form. S 8 eller S 9 skall bifogas tågrapporten.

Å tåg, där föraren även är tåg-
befälhavare, åligger det honom att ut-
föra de åligganden, som enligt punkt
6 påvåla tågbefälhavaren. Han skall
sålunda från tågklararen Uppsala
C mottaga och å vederbörligt formu-
lär nedskrivna order angående tåg-
mötesändringar samt mot kvitto del-
giva lokbiträdet erhållna order.

(Såo § 77.)

Med hänsyn till anordningarna i
ovan nämnda säkerhetsanläggningar
har styrelsen vidare bestämt följande:

A) Om spårändring — vare sig den
föranleder ändring av signalbilden
eller ej — måste vidtagas för ankom-
mande tåg vid Uppsala C (person-
stationen) så sent, att underrättelse
härom ej hinner lämnas tåget å en
föregående station, behöva det oaktat
de för sådant fall eljest gällande före-
skrifterna om lokpersonalens varsko-
ende icke iakttagas. I dylikt fall skall
emellertid föraren, så snart spåränd-
ringen av honom uppmärksammas,
nedbringa hastigheten till högst 30
km./tim. så att, om stoppsignal gives
eller annat hinder förefinnes, tåget
hastigt kan bringas till stopp (såo
§ 50:3).

B) Då å sträckan Uppsala C—
Brunna resp. Uppsala C—Ekebybruk
anordnas bandisposition, berörande
endast sträckan Uppsala N—Brunna
resp. Uppsala N—Ekebybruk, må
stoppsignaleringen enligt såo § 29:5,
under däri angivna förutsättningar
anordnas vid Uppsala N mitt för sta-
tionshuset i huvudtågvägen resp. si-
dotågvägen.

C) Signalvakt i ställverket vid Upp-
sala C må giva körsignal till *ankom-
mande tåg* såväl vid Uppsala C som
Uppsala N utan tågklararens med-
givande, då dylik signal kan visas till
det i tidtabellen angivna tågspåret
eller spår, som eljest av tågklararen

i förväg bestämts. Om annat tågspår av någon anledning måste komma till användning, skall däremot tågklarerarens medgivande inhämtas, innan körsignal gives. (Säo § 51:3.)

D) Körsignal må av signalvakt i ställverket visas oavsett föreskriften i säo § 51:4 angående beaktande dessförinnan av bestämmelserna om skydd för den resande allmänheten. Ansvaret för de resandes skyddande vid övergångar i plan inom stationsområdena skall åvila den personal, som ålagts ombesörja avspärning och bevakning.

Vad ovan bestämts under punkterna 1—4, 5 a och 6 samt punkt A skall intagas i tidtabellsboken. (Skr. 19/4 39.)

Sådana å bansträckan Karlstad C — Karlstad ö i tidtabellsboken icke upptagna rörelser, som avse förflyttning av lok (lokomotor) med eller utan tillkopplade vagnar från den ena till den andra av sträckans gränstationer, må ske under följande, från eljest gällande säkerhetsföreskrifter avvikande former, förutsatt att spårledningarna är i funktion.

1. Nyssnämnda rörelser skola åtskiljas från tåg- och växlingsrörelser genom benämningen »Växlingssätt». Beträffande dessa växlingssätt skola samma bestämmelser gälla som för vanliga växlingsrörelser med följande undantag.

1. Växlingssätten skola, dock utan att tidangivning därvid erfordras, vara intagna i stationernas tågordningar, i den mån de kunna på förhand planeras för någon längre tid.

2. Erfordras ändring av ordningsföljden mellan tvenne växlingssätt eller mellan växlingssätt och tåg, får sådan ändring vidtagas av den tågklarare, som påkallat densamma, sedan samråd med den andre tågklararen ägt rum.

3. Vid växlingssättens gång skola befintliga fasta signalinrättningar användas enligt för tågrörelse gällande bestämmelser och tågvägsinspektion ske såsom för tåg är bestämt, varvid

även föreskrifterna i Säo § 57 skola äga tillämpning.

4. Växlingssätt med en vagnvikt av högst 120 ton må framföras utan annan bromskraft än lokets (lokomotorns), under förutsättning att loket (lokomotorn) är försett med verksam kraftbroms (tryckluft- eller ångbroms).

Växlingssätt med mer än 120 tons vagnvikt skall vara utrustat med verksamma kraftbromsar enligt bromstal 4.

Å elektrolok (lokomotor), som är försett med automatisk bromsventil, skall densamma vara i funktion, om loket (lokomotorn) framföres enbemannat.

Vid användande av tryckluftbroms må bromsprov ifråga om vagnar, som omedelbart förut ankommit i tryckluftbromsat tåg, inskränkas till s. k. genomslagsprov.

Uppgift (muntlig) till föraren om vagnvikt och bromstal erfordras endast i det fall, att vagnvikten överstiger 120 ton.

II. Växling utanför stationsgränsen (jfr säo § 56:1) får icke företagas av den ena av ovannämnda stationer i riktning mot den andra, utan att överenskommelse därom förut träffats mellan resp. tågexpeditörer.

I övrigt skall det tillkomma distriktschefen att utfärda de kompletterande säkerhetsföreskrifter, som med hänsyn till de lokala förhållandena kunna befinnas erforderliga. (Skr. 3/4 39.)

5. Tolkningar av säo föreskrifter.

Av styrelsen och överinspektören för säkerhetstjänsten hava följande tolkningar av mera allmänt intresselämnats.

Till begreppsbestämningarna.

Hinder anses ej böra föreligga att som B-fordon framföra en motortralla jämte en tillkopplad tralla, dels om den sistnämnda medför manskap men ej gods, dels om densamma är

i förnämnda fall dock endast under förutsättning att trallan kan bromsas från förarplatsen å den framförande motortrallan. Tillkopplas olastad tralla, som ej kan bromsas från förarplatsen, eller tillkopplas tralla med last, böra fordonen framföras som A-fordon. (Öis skr. 28/10 39.)

Till § 2.

Arbetande banvakt anses ej skyldig att medföra signalredskap utom vid småfordonsfärd. (Underhandsuttalande till examinators av öis mars 39.)

Till § 11.

Av öis har i april 1939 upprättats följande

Minneslista

angående vad som bör iakttagas vid visandet av avgångssignal (då särskild ljusanordning ej användes därför).

1. Välj möjligast fri plats med lämplig bakgrund och lämpliga belysningsförhållanden (både vid dagsljus och vid artificiell belysning — beakta särskilt snö i bakgrunden, skugga under plattformstak, då lokpersonalen har starkt solljus mot sig, och undvik att stå under belysningslampa eller rakt bakom eller framför sådan; tillse även att solljus ej återspeglas av signalstavens vita skiva).

2. Välj plats och utför signaleringen så att misstag ej kan uppkomma beträffande vilket tåg signalen gäller.

3. Använd rätt signalmedel (vid skymning, dagning och i dimma handsignallykta).

4. Tillse vid signalering med lykta, att denna visar rätt sken.

5. Utför signaleringen *sakta* och omsorgsfullt samt iakttag därvid särskilt

a) vid signalering med signalstav: att denna hålles tillräckligt högt upplyftad och att skivans vita sida hela tiden hålles vinkelrätt vänd mot lokpersonalen,

att lyktan, hållen löst i övre handtaget (med färgskiftaren spärrad) så att den hänger fritt ned, föres i cirkel med en radie av ungefär underarmens längd, hela tiden med skenet rakt mot lokpersonalen.

6. Upprepa signalen tills full visshet vunnits, att den uppfattats.

7. Var på poststället i tillräckligt god tid före genomfartstågs ankomsttid.

8. Signalera till dylikt tåg (då det ej skall uppehållas), när tåget på ingående befinner sig c:a 400 m. framför poststället och tillse, att därvid bangårdsbelysningen ej hålles tänd mer än nödvändigt.

Till § 26.

Signaleringen med röd signalflagga eller signallyktas röda sken mot vägfärande åt båda sidorna om banan, då tåg nalkas, skall vid vägkorsning, där befintlig säkerhetsanordning är i olag, utföras av vakten själv (alltså ej genom uppsättning av röd flagga eller lykta, visande rött sken). Äro vägens krökningsförhållanden eller andra på sikten inverkan omständigheter eller trafikintensiteten på vägen sådana, att en man ej kan tillfredsställande signalera mot vägfärande åt båda hållen, måste mer än en vakt utposteras. — Skyldighet att signalera mot vägen för tåg, då detta befinner sig å själva vägkorsningen och alltså spärrar vägen, föreligger ej, men signalering bör i den mån så är möjligt dock även då utföras av vakten. Där flera spår förekomma, bör signaleringen ordnas så, att, om på ett av spåren tåg befinner sig å vägkorsningen, under det att annat tåg nalkas denna på annat spår, signalering sker mot vägfärande åt det håll, varifrån möjlighet finnes att utan hinder av det å korsningen befintliga tåget komma ut i det väntade tågets spår. (öis skr. 20/7 39.)

Består fel beträffande bommar vid vägkorsning endast i att lykta slock-

nat OCH ej kan tändas, bör provisorisk signal anordnas av vakten. (Underhandsuttalande till examinatorer mars 39.)

Då tåg måste utsändas, ehuru bevakning ej hunnit anordnas vid vägkorsning, varest befintlig säkerhetsanordning är i olag, få bestämmelserna i § 81:6, sista stycket, tillämpas även å enkelspårig bandel. Detta får dock under inga omständigheter motivera, att anordnande av bevakning fördröjes eller åsidosättes, oaktat möjlighet finnes att ordna bevakning. (Öis skr. 31/7 39.)

Då beroende mellan huvudsignaler och befintliga vägbommar ej finnes, bör detta ej utesluta, att, om särskilda skäl därtill föreligga, order gives om att bommarna skola vara fällda, innan resp. huvudsignal ställes till kör. Härvid måste dock beaktas, att vägtrafiken ej skall hindras mer än nödvändigt. Det torde med hänsyn till tåg- och vägtrafikens art på olika tider under dygnet kunna ifrågakomma, att fällning av bommarna före huvudsignalens ställande till kör påbjudes blott ifråga om vissa tåg. (öis skr. 3/2 39.)

Till § 29.

Ledningsmästare bör alltid under rättas, då vagnuttagning skall ske med elektriskt lok. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Till § 32.

Då vägkorsning skall passeras vid vagnuttagning, bör korsningen spärras med bommar, när så kan ske. Om befintliga bommar ej äro fällda, skall rörelsen stoppas, tills visshet vunnits, att hinder för vidare färd ej finnas.

Bromsspak bör i förekommande fall (jämligt mom. 5) ingå i utrustningen för tillsyningsman, som ej medför av distriktschefen godkänd fastlåsningsanordning. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Föreskriven förfrågan (uppgift om färd) hos underrättelsestation vid B-fordonsfärd skall göras omedelbart innan B-fordonet utföres å underrättelsesträckan, således för varje gång uttagning äger rum. Förfrågan om B-fordonsfärd, som skall sträcka sig över minst en stationssträcka, skall således avse endast framresan, och vid återresan skall, vare sig denna företages genast eller, ej, ny förfrågan göras. Skall återresan företagas omedelbart från en plats, varifrån föreskriven förfrågan ej kan göras, skall sådan i stället avlätas från den station, som sist passeras på framresan. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Om B-fordon, som utgått mot viss station, av någon anledning ej ankommer dit samt meddelande ej erhålles, att fordonet undanförs från spåret, skall hinderanmälan utväxlas och kvarstå, till dess visshet vunnits, att B-fordonet undanförs.

Erfordras kvarhållande av B-fordon å en station för möte med annat B-fordon, skall föraren å sistnämnda fordon själv sätta sig i förbindelse med det andra B-fordonets förare personligen. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis okt. 39.)

Till § 36.

Genom tillfällig tjänstetidtabell bör tåg anordnas endast viss bestämd dag eller vissa bestämda dagar (t. ex. 8—15/2) eller också bör anges att tåget skall gå endast på särskild order. Det anses ej lämpligt att å form. S 4 anordna tåg att gå t. v. (t. v. vardagar e. d.). (Underhandsuttalande till examinatorer av öis okt. 39.)

Till § 37.

Återgående påskjutningslok skall alltid betraktas som tåg och alltså intagas medelst körsignal. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Styrelsen har förklarat hinder ej möta mot å III distriktet införd ordning vid ordergivning, innebärande att, då tidtabeller för extratåg utfärdas, dessa utskrivs i det antal exemplar, att föraren och biträdet å vederbörligt tåg erhålla var sitt. (Sty skr. 19/6 39.)

Till § 50.

Order om spårändring till lokpersnalen å tåg eller intagande av tåg enligt bestämmelserna i § 50: 3, andra stycket, erfordras även i fråga om sådant tåg, som ankommer å högerspår under enkelspårsdrift och ej intages på i tjänstetidtabellen angivet spår, emedan växelförbindelse till detta saknas från högerspåret. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Till § 52.

Tåg får ej intagas enligt bestämmelserna i tillägg 4, då infartssignalen fungerar utan anmärkning. Däri

angivet förfaringssätt får sålunda ej användas så, att förregling av tågväg uraktlåtes för tidsvinst, ehuru förregling är möjlig. (Underhandsuttalande till examinatorer mars 39.)

När telefon är anbragt vid infartssignal och i såo § 52:2, anm. 2, omnämnt medgivande är lämnat, skall i stället för tillägg 4 till såo det i nämnda anmärkning föreskrivna förfaringssättet tillämpas, (öis skr. 26/8 39.)

Till § 55.

Beträffande fjärr- eller direktgodståg, som jämlikt såo § 72:8 stannat vid infartstågvägens slutpunkt, ansvarar tågexpeditören (tågvägsinspektören) helt för hinderfriheten för ett mötande tåg även i fjärr- eller direktgodstågets främre ände, om i sistnämnda tågs tjänstetidtabell ej finnes föreskrift om att föraren genom signalen »lägg om växeln» skall tillkännage, att loket stannat hinderfritt i förhållande till det mötande tåget, och sådan signal ej verkligen givits. (Öis skr. 29/7 39.)

Till §§ 55 och 56.

Till belysande av sambandet mellan § 55: 11 och § 56: 2 och 3 hava följande regler beträffande rättighet att sammanställts.

Före den i »plan för säkerhetstjänsten» bestämda tiden (Jämlikt § 55:11)

Efter den i ovannämnda plan bestämda tiden *men innan de sista 5 min.*, då tåg *tidigast* kan väntas framgå å tågvägen (t. ex. vid tidinkörning samt jämlikt § 67:5),

om tågvägsinspektion *icke* skett¹

om tågvägsinspektion skett¹

men tågvägen *icke* anmälts klar

om tågvägsinspektion skett¹

och tågvägen anmälts klar

under de sista 5 min.

växling utan vidare.

växling utan vidare.

växling tillåtes av tågvägsinspektören.

växling tillåtes av tågklareren.

växling tillåtes endast av tågklareren (jfr dock § 56:2, sista stycket).

¹ Växlingsledare skall vid behov förvissa sig om, huruvida tågvägsinspektion ägt rum.

sättas i sitt rätta sammanhang, framgår alltså vikten av att vid bestämmandet av tiden enligt mom. 11 i § 55, nämnda tid icke tilltages större än vad säkerheten fordrar (d. v. s. så, att tågvägsinspektionen — för såväl in- som utfart — verkligen medhinner i full utsträckning). För växlingsledaren innebär det nämligen ofta stor lättnad att få växla i eller i närheten av tågväg så länge som möjligt utan att härför behöva skaffa sig särskilt medgivande av tågvägsinspektören resp. tågklararen. Att, såsom på några håll skett, generellt fastställa tiden enligt mom. 11 i § 55 till t. ex. 20 min. för samtliga tåg kan därför varken vara nödvändigt eller lämpligt och är ju dessutom ägnat att fresta växlingsledarna till att icke respektera den bestämda tid, efter vilken växling endast får äga rum under de i mom. 3 av § 56 angivna villkoren. (Underhandsbesked till examinatore mars 39.)

Till § 59.

Medgivandet enligt bestämmelserna i såo § 59:6 (ang. »då-klart») anses tills vidare ej böra få gälla, när rälsbuss på samma tåganmälningssträcka följer efter annan rälsbuss eller efter annat tåg än rälsbuss. (öis skr. 5/1 39.)

Till § 72.

Befintlighet av påstigningsmärke å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, befriar ej föraren och tågbefälhavaren å tåg, som har uppehåll för påstigande vid platsen, från att efterse, huruvida resande finnas, när signal ej visas med påstigningsmärket. (Underhandsuttalande till examinatore av öis mars 39.)

Skyldighet för förare å tåg utan särskild konduktörspersonal att för fall, som avses i § 72:11, giva signalen »klart för avgång» är ej föreskriven i såo. Även om hinder ej torde böra möta mot att sådan signal gives

av föraren å dylikt tåg, är utvalda bestämmelser för nämnda år, nederst å sid. 14), torde dock i fråga om rälsbusståg sådan signalering få anses onödig. Erhåller rälsbussförare under ingåendet på station avgångssignal, får detta givetvis ej hindra, att rälsbussen stoppas av rälsbussföraren, om resande finnas till stationen ifråga, (öis skr. 29/4 39.)

Till § 102 (jfr §§ 77 och 78).

Vid ändring av möte eller förbigång, varav sådana tåg beröras, som enligt given föreskrift få framgå efter varandra på för båda tågen samtidigt upplåten tåganmälningssträcka, skall beaktas, att de båda tågen ej äro på det sätt beroende av varandra, att icke ändring av möte eller förbigång kan få ske för blott ett av tågen ifråga utan att beröra även det andra. I varje »förlägg»- och »låtsorder samt varje verkställighetsorder, som är avsedd att gälla båda tågen, skola (med avvikelser i vissa fall från såo bestämmelser i §§ 77 och 78) båda tågens nummer vara nämnda. Om så ej skett, gäller ordern endast det av tågen ifråga, som angivits i ordern. Nedan givas några exempel på ordergivning, gällande tåg av här ifrågavarande slag (det ena av dem eller båda).

När mötesorder gäller blott det ena av tvenne tåg, som enligt given föreskrift få framföras efter varandra på för båda samtidigt upplåten tåganmälningssträcka, får detta *alltid* till följd, att *på den sträcka, som beröres av mötesändringen*, tillämpningen av såo § 102:10 förfaller. Så bliver även vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning *på den sträcka ändringen avser* förhållandet, när ändringen innebär antingen att den inbördes ordningen mellan de båda tågen omkastas eller att annat tåg kommer att framgå mellan de båda ifrågavarande tågen. I nu angivna fall skola alltså de ifrågavarande båda tågen å den av mö-

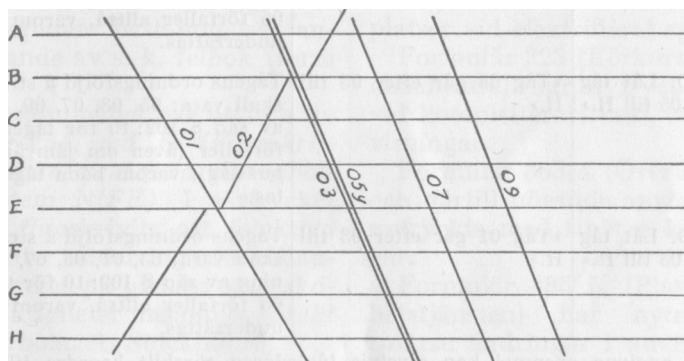
tes- resp. förbigångsändringen berörda sträckan framföras enligt föreskriften i säo § 67:8, första stycket, och under vanligt tåganmälningsförfarande jämlikt säo § 59. Härom behöva stationerna ej givas särskild order, men, när så kan ske, skola tågen — vid mötesändring dock ej tåg, som nämnts i verkställighetsordern — å form. S 11, avd. 9, givas order av följande lydelse: »För tåget tillämpas ej säo § 102:10 å sträckan

Ordern skall, utan tågledarens särskilda anmodan, tillställas lokperso-

nalen och tågbefälhavaren (rälsbussföraren) å resp. tåg av den station, där det i ordern angivna ändrade förhållandet börjar. Kontroll av denna ordergivning enligt säo § 49 erfordras ej.

Vid inställandet av ett tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skolat jämlikt säo § 102:10 följas av eller följa efter annat tåg på för båda samtidigt upplåten tåganmälningssträcka skall det andra tåget härom underrättas (å form. S 11, avd. 9). Kontroll av denna ordergivning enligt säo § 49 erfordras ej.

Exempel på ordergivning vid ändring av möte samt vid anordnande (resp. ändring) av förbigång, då ordern berör tåg, som enligt tjänstetidtabellerna eller särskild order får på en och samma tåganmälningssträcka följa eller följas av annat tåg enligt säo § 102:10.



Tågledarens order	Verkställighetsordern	Ordernas innebörd
<i>Mötesändring.</i>		
<i>Ex. 1.</i> »Tkl A. Förlägg mötet mellan tågen 03 samt 05 och 02 från B till A.»	»Tåg 02 skall framgå till A och där möta 03 samt 05.»	Både 03 och 05 skola kvarhållas i A och där möta 02. Tågen 03 och 05 gå fortfarande efter varandra på en och samma tåganmälningssträcka. Underrättelse därom erfordras ej.
<i>Ex. 2.</i> »Tkl A. Förlägg mötet mellan tåg 05 och 02 från B till A.»	»Tåg 02 skall framgå till A och där möta 05.»	Mötet mellan 02 och 03 i B beröres ej av ordern. Endast 05 skall kvarhållas i A för möte med 02. Tillämpning av säo § 102:10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså å sträckan A—B, varom 03 underrättas i A (om 03 ej redan avgått därifrån).
<i>Ex. 3.</i> »Tkl C. Förlägg mötet mellan tåg 02 och 03 från B till C.»	»Tåg 03 skall framgå till C och där möta 02.»	Mötet mellan 02 och 05 i B beröres ej av ordern. Endast 03 skall framgå till C för möte där med 02. Tillämpning av säo § 102:10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså å sträckan B—C och 05 underrättas därom i B.

Tågledarens order	Verkställighetsordern	Ordernas innebörd
Ex. 4. »Tkl C. Förlägg mötet mellan tåg 02 och 03 samt 05 från B till C.»	»Tågen 03 samt 05 skola framgå till C och där möta 02.» (Ordern delgives både 03 och 05 i sin fullständiga lydelse — med alla tre tågnumren utsatta.)	Både 03 och 05 skola framgå till C och där möta 02. Tågen 03 och 05 gå fortfarande efter varandra på en och samma tåganmälningsträcka. Under rättelse därom erfordras ej.
<i>Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.</i>		
Ex. 5. »Tkl D. Låt tågen 03 och 05 gå efter 09 till H.»	»Tågen 03 och 05 gå efter 09 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 07, 09, 03, 05. Sáo § 102: 10 tillämpas alltjämt för tågen 03 och 05.
Ex. 6. »Tkl D. Låt tåg 05 gå efter 07 till H.»	»Tåg 05 går efter 07 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 03, 07, 05, 09. Tillämpning av sáo § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom dessa tåg underrättas i D (om de ej redan avgått).
Ex. 7. »Tkl D. Låt tåg 03 gå efter 07 till H.»	»Tåg 03 går efter 07 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 05, 07, 03, 09. Tillämpning av sáo § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom båda tågen underrättas.
Ex. 8. »Tkl D. Låt tåg 03 gå efter 05 till H.»	»Tåg 03 går efter 05 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 05, 03, 07, 09. Tillämpning av sáo § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller (även om jämväl 03 är rälsbusståg), varom båda tågen underrättas.
Ex. 9. »Tkl D. Låt tåg 01 gå efter 03 till H.»	»Tåg 01 går efter 03 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 03, 01, 05, 07, 09. Tillämpning av sáo § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom båda tågen underrättas.

Anm. I här angivna exempel kan givetvis tågledaren särskilt beordra tillämpning av § 102: 10 för tåg 05 och det tåg, som efter tågföljdsändringen kommer att ligga närmast före 05 (om distriktschefens medgivande beträffande tillämpning av § 102: 10 inrymmer befogenhet därtill). Härvid skola vederbörande tåg särskilt underrättas. (Öis skr. 28/10 39.)

Beträffande användningen av S-formulären.

För att vid tillämpning av militärtidtabell underlätta ordergivningen till tåg har styrelsen förklarat, att hinder ej möter att i avdelning 2 och avdelning 5 å form. S9 (Tågmötesorder till tåg) angiva så många på en och samma bansträcka anordnade resp. inställda tåg, som, utan att tydligheten därigenom åsidosättes, kunna rymmas i nämnda avdelningar. Härvid skola tågnumren tydligt skiljas åt genom kommatecken, bokstaven r i ordet »går» i avdelning 2 överkorsas samt orden »är» och »inställt»

i avdelning 5 ändras till »äro» resp. »inställda». Hinder möter ej heller att i avdelning 1 å sagda formulär angiva möte med tre tåg å samma station, varvid orden »och» och »samt» skola inskjutas mellan det första och andra resp. mellan det andra och tredje tågnumret och ordet »tåg» ändras till »tågen» sålunda: Tåget skall möta tågen 0 och 00 samt 000 i N.

På förekommen anledning har i sammanhang med ovanstående framhållits, att det givetvis är tillåtet att använda flera avdelningar samtidigt å ett och samma exemplar av formu-

lär S9; strykningar av ej använda delar av formuläret skola göras med största tydlighet. (Sty skr. 22/12 39.)

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 2 (são) har utgivits tilläggen nr 5 och 6.

Till vardera särtrycken nr 116, 4:e uppl., (Allmän instruktion angående högspänningsledning ar vid malmbanan) och nr 242 (Allmän instruktion angående högspänningsledningar för elektrisk järnvägsdrift vid SJ utom malmbanan) har utgivits ett tillägg med tilläggsnummer 1.

Omarbetad upplaga har utgivits av särtryck nr 23 (Allmän Ställverks- och Blockinstruktion). Till samma särtryck har utgivits ändringstryck nr 1 innefattande bestämmelser angående förande av s. k. felbok (form nr 363 B).

Omarbetad upplaga har utgivits av särtryck nr 254, avd. Ul (Föreskrifter beträffande elektriska slutsignallyktor, system NIFE). I särtrycket har bl. a. föreskrivits att felaktiga blinkapparater under inga förhållanden få repareras på platsen utan skola vid felaktigheter insändas direkt till Jungnerbolaget, Stockholm.

Nya särtryck hava utgivits nämligen nr 242 b (Säkerhetsföreskrifter

för arbeten på högspänningsanläggningar inom SJ) och nr 251 (Föreskrifter beträffande elektriska handsignallyktor, system NIFE).

Enligt nedannämnda bihangsorder hava föreskrifter eller anvisningar givits och påpekanden gjorts i följande avseenden:

Nr 260 ang. avstängning av tryckluftbromsen å 2-axliga sjukvagnar vid användning för sjuktransport.

Nr 282 ang. **fastbindning av pressningslinor så att de ej fastna i de elektriska kQntaktledningarna.**

Nr 373 ang. ny upplaga av »Alkohol och trafiksäkerheten».

Nr 476 ang. anmälan om olycks-händelser.

Nr 557 ang. försök med rörlig signalhållare å öppna godsvagnar litt. 0.

Nr 576 ang. av SJ uthyrda upplagsplatser vid elektrifierat spår.

Formulär 223 (Körkort för småfordonsförare) har nytryckts och därvid kompletterats med vissa nya anvisningar.

Formulär 363 A (överlämningsbok och därtill hörande anvisningar) har nytryckts med smärre kompletteringar.

Formulär 385 K (Plan för säkerhetstjänsten) har nytryckts med smärre ändringar i anvisningarna å formulärets baksida.