

---

# TJÄNSTGÖRINGSREGLEMENTEN OCH INSTRUKTIONER

Vid den nybildade föreningens första egentliga arbetsammanträde, den 28 mars 1877, trängdes ett flertal viktiga frågor på föredragningslistan. Intresset för den länge önskade sammanlutningen var stort, och man skyndade att genast föra fram de mest brännande spörsmålen. Sålunda diskuterades vid detta tillfälle samtrafiksfrågan och i samband därmed inrättandet av ett gemensamt kontrollkontor för denna trafik, en del taxefrågor, transportbestämmelser samt till slut det viktiga spörsmålet om upprättandet av ett för de enskilda järnvägarna gemensamt tjänstgöringsreglemente.

## *Äldre reglementen.*

De olika enskilda järnvägarna hade nämligen dittills tillämpat ett särskilt, av varje banas styrelse upprättat reglemente för banunderhållet och driften. Enligt den första Kungl. förordning, som utfärdades i detta ärende, av den 21 oktober 1864, och intagen i Svensk författningssamling n:r 81/1864, skulle den enskilda järnvägens direktion uppgöra förslag till dylikt reglemente med ledning av de för Statens järnvägar gällande föreskrifterna, varefter förslaget skulle överlämnas till K. M:ts prövning. Detta gällde även de banor, som redan då öppnats för allmän trafik. Genom K. kungörelsen av den 11 december 1874, Sv. ffs. 107/1874, överflyttades prövningen och fastställandet av de enskilda järnvägarnas tjänstgöringsreglementen till K. styrelsen för statens järnvägstrafik. Genom K. brevet den 24 mars 1923 hava emellertid dessa ärenden från den 1 juli 1923 överlåtits på K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Tjänstgöringsreglementena vid våra första järnvägar innehöllo i stort sett enahanda föreskrifter och voro liksom Statens järnvägars

första reglemente i huvudsak uppbyggda på Köping—Hults järnvägs reglemente.

Denna urkund för handhavandet av vårt lands järnvägsdrift hade i sin tur upprättats enligt de reglementen, som vid denna tid voro gällande i England, och reglementet, vars rubrik var »Interims-reglemente för Tjänstemännen och Betjeningen vid Köping—Hults järnväg», hade också såväl svensk som engelsk, parallell text, den engelska ställd till vänster i boken. Förklaringen till förekomsten av den engelska texten är emellertid att finna däri, att en del av personalen vid Köping—Hults järnväg, särskilt dess lokomotivförare — Enginemen — måst »importeras» från föregångslandet på järnvägsområdet — England. Detta var förhållandet även vid några andra av våra äldsta järnvägar, och ännu 1906 tjänstgjorde en engelsk medborgare, A. HUDGSON, såsom lokomotivförare vid Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg.

Reglementet innehöll 8 kapitel; det första — allmänna föreskrifter, och det andra — bestämmelser om signaler och signalering. De övriga — om säkerhetsåtgärder och dylikt — voro samlade i sex kapitel under följande rubriker: Stationsmästare (ett arv från det engelska Station-Masters), Konduktörer, Lokomotivförare, Spårväxlare, Biljettmottagare och bärare, Grindvakter samt, i 8:e kapitlet, Ballastare och skenläggare. På detta sätt föreskrev reglementet vad var och en av de nämnda befattningshavarna hade att iakttaga, men det förutsatte givetvis dock intimt samarbete mellan de olika befattningarna och alltså kännedom om samtliga viktigare bestämmelser. Reglementet, som utfärdats av banans styrelse utan fastställelse av någon annan myndighet, bar så tillvida en officiell prägel, att det innehöll K. kungörelsen av den 18 januari 1855 angående fridlysningsstadgan för vissa allmänna anläggningar samt en kunglig resolution, att denna stadga även gällde Köping—Hults järnväg. Sista bladet — det 77:de i reglementet — innehöll formulär till en allmän tjänsteförbindelse för järnvägens personal, där vederbörande bland annat förband sig att åtlyda och iakttaga icke blott alla i reglementet givna bestämmelser, utan även »alla andra sådana föreskrifter, som hädanefter, för befordrande av bolagets fördelar, kunna komma att utfärdas». Och det fordrades på femtioalet goda seder och en from vandel för att uppfylla vad det efter engelska förhållanden kopierade reglementets »allmänna föreskrifter» fordrade av järnvägens personal. Det första budet löd: »En hvar i bolagets tjänst skall uteslutande egna sig deråt, vara tillstädes under de bestämda

## SECTION 2.

## General Signals.

**16.** A white flag by day, or a white lamp by night, shows **All Right**.

**17.** A green flag by day, or a green lamp by night, is to show that an Engine must proceed with **Caution**.

**18.** A red flag by day, or red lamp by night, or any signal of whatever colour violently waved, shows that an Engine must **Stop** instantly.

**19.** Detonating or fog-signals are only used in cases of emergency, and which must be carefully attached to the rails, and are exploded by the train passing over them. — These signals indicate **Stop**, and are to be used in addition to those formerly mentioned.

## Junction and Branch Signals.

**20.** At the Junction, the Branch Line Signals must always show the **Stop** Signals towards the Branch Line, and no Engine can pass from the Branch to the Main Line without the **All Right** Signal being shown.

**21.** The Signal-man must *not* show the **All Right** signal to a train proceeding either to or from the Branch Line, unless he is certain that the

## Cap. II.

## Om Signaler och Signalering.

## a.) Allmänna Signaler.

**16.** **Hvit flagga** om dagen och **Hvit lyfta** om natten betyder: "**Allt väl**".

**17.** **Grön flagga** om dagen och **Grön lyfta** om natten antyder ett annalkande lokomotiv att gå "**Varsamt**".

**18.** **Röd flagga** om dagen och **Röd lyfta** om natten, eller signal, af hvid färg som helst, häftigt sveigad, angifver: "**Stopp**" eller att ett kommande lokomotiv måste ögenblickligen **stadna**.

**19.** **Knall-signaler** begagnas vid utomordentliga tillfällen och böra emjögsefullt fästas vid stenorerna, så att de explodera, då lokomotivet går deröfver. De anbefalla ögenblickligt: "**Stopp**", och böra nyttjas jemte de förut beskrifna, särdeles vid dimmig väderlek.

## b.) Signaler vid föreningen med bibanor.

**20.** Vid föreningspunkten skall **Stopp**-signalen alltid riktas mot bibanan, och intet lokomotiv får påföra från bibanan in på hufvudbanan före, än signalen **Allt väl** visjas.

**21.** Vaktaren får icke visa **Allt väl**-signalen mot ett tåg till eller från bibanan före,

Ur Köping—Hults järnvägs interimsreglemente av år 1856.



Stopp.

**Stopp-signalen** är venstra semaphore-armen, upplyftad till horisontell ställning; utföres och bibehålles då något hinder för tågs gång på banan förefinnes eller då någon bristfällighet derå upptäcket, som ger anledning förmoda fara vara å färde; — äfvensom uti 5 minuter efter det lokomotiv eller tåg passerat.



Varsamhet.

**Varsamhets-signalen** är venstra semaphore-armen i 45 graders vinkel mot signalstolpen; — utföres och bibehålles när helst lokomotiv eller tåg endast får långsamt framgå — äfvensom i 5 minuter efter stoppsignalens nedtagande, sedan lokomotiv eller tåg passerat.



Allt-väl.

**Allt-väl-signalen** är venstra armen nedfäld inom signalstolpen, och sålunda ej synlig från ankommande tåg.

*Ann.* Då båda semaphore-armarne äro upplyftade horisontelt, utvisar det att banan ej får från någotdera hållet befaras.

Då signalen utgöres af en skifva, är stoppsignalen utvisad genom skifvan tvärs för banan, och således synlig från ankommande lokomotiv — och allt-väl-signalen genom skifvan längs banan.

## 2. Hand-signaler vid dagsljus:

**Stopp-signalen** utvisas genom en **röd flagga**, som, för att vara mera synlig, bör föras från ena sidan till den andra fram och tillbaka (den signalerande stående vänd mot ankommande tåg); eller i brist på flagga, genom båda armarnes uppsträckning (se teckningen).



Stopp.

*Ann.* Hvarje signal eller annat föremål, hastigt viftad fram och tillbaka, eller armarne i häftig rörelse utvisar »Fara» och nödvändigheten att skyndsamt stoppa.

Ur 1858 års tjänstgöringsreglemente.

tiderna samt tjänstgöra när och hvarhelst han dertill beordras.» Det fjärde hade följande lydelse: »Han underkastas suspension eller avskedande för olydnad mot befallningar, vårdslöshet, dåligt uppförande eller oskicklighet i tjensten» och det sjätte: »Den, som befinnes av starka drycker överlastad under tjänstgöring, erhåller ögonblickligt afsked och skall därför tilltalas inför offentlig myndighet. *Något öfverseende i detta afseende får ej ega rum.*» Samma stränga påföljd, betecknande för de kärvare tidsförhållandena, var den underkastad, som under tjänstgöringen begagnade »oanständigt talesätt eller svordomar» eller som tog emot drickspengar av passagerare eller trafikanter eller var ohöfelig mot sådana. Personalen hade emellertid besvärsmätt och kunde alltså genom skriftlig hänvändelse till direktionen anmäla orättvis behandling, men denna anmälan skulle ingivas till vederbörande avdelningschef. Anställningsformen var lösare än nu, och det hette, att »ingen hvars lön utbetalas hvarje 14:de dag kan lemna Bolagets tjänst utan att hafva uppsagt densamma 14 dagar förut».

Av andra kapitlet, om signaler och signalering, framgår, att man denna tid tillskrev signalflaggan en större betydelse än nu, vilket dels sammanhänger med den vikt, som lades vid signaleringen å öppna banan, dels att man till en början icke använde fasta signaler, huvudsignaler. Man begagnade sålunda tre olika flaggor, med vit, grön och röd duk. Den förstnämnda, som icke återfinnes i senare reglementen, alltså icke heller i normalreglementet av 1879, användes för att giva signalen »allt väl», d. v. s. signal för tåg att passera. Reglementet föreskrev icke, som ovan nämnts, användandet av fasta signaler och innehöll ej heller några bestämmelser om andra handsignaler än, vid dagsljus de nämnda flaggsignalerna — och vid mörker samma signaler, utförda med vitt (ofärgat), grönt och rött ljus från signallykta, alltså »allt väl», »varsamt» och »stopp». Växlingssignaler, såsom »framåt» och »back» omnämnas icke heller. Ändring av tågföljden synes icke hava medgivits, ty bestämmelse härför saknades. Tågen fingo emellertid följa varandra på ett inbördes avstånd, som var större än 1 800 fot och på ett tidsavstånd av mera än 5 minuter. Faran av detta var ju icke heller så stor, ty tåghastigheten var helt ringa. Om sålunda detta vårt första tjänstgöringsreglemente var helt kortfattat och saknade många av de tjänstgöringsbestämmelser, vilka man senare fann nödvändiga, hava flera av dess grundprinciper i stort sett dock legat till grund för senare upprättade reglementen.

Emellertid voro redan såväl Statens järnvägars första tjänstgö-

ringsreglemente, vilket var utfärdat i Göteborg den 1 januari 1858 av chefen för statens järnvägsbyggnader N. ERICSON, som det från den 1 januari 1859 av trafikchefen ERNST VON VEGESACK undertecknade, »Interimsinstruktioner för tjänstemän och betjäning vid Gefle—Dala jernväg» mera fullständiga än nämnda förebild. Sålunda innehöllo båda dessa en avdelning benämnd »Fasta och handsignaler», där de olika signalerna voro åskådliggjorda med bilder. Angående den fasta signalen, »semaphoren», innehöllo reglementena ifråga den för nutida förhållanden egendomliga föreskriften, att, då en mellanstation önskade stoppa ett förbipasserande tåg för att medsända vagnar etc., så fick den fasta signalen, »som endast är ämnad för att utvisa om hinder på banan finnes eller ej», icke användas härför, utan skulle härvid handsignalen begagnas. Dessa båda reglementen innehöllo också föreskrifter angående förfaringssättet vid ändring av tågmöten etc.

#### 1879 års reglemente.

Emellertid medförde järnvägsnätets och trafikens utveckling behov av mera utförliga och ensartade föreskrifter rörande järnvägsdriften, och de enskilda järnvägarna erhöilo i den nybildade föreningen ett lämpligt organ för åstadkommande av gemensamma sådana. En av anledningarna till att denna fråga upptogs vid föreningens marssammanträde år 1877 torde också hava varit, att ett nytt tjänstgöringsreglemente för Statens järnvägar fastställt i januari månad samma år. Då K. styrelsen för statens järnvägstrafik, såsom ovan anförts, år 1874 bemyndigats att pröva och fastställa de enskilda järnvägarnas reglementen, hade en viktig förutsättning härmed skapats för åstadkommandet av enhetliga bestämmelser på detta område. Då frågan: »Vore ej skäl att upprätta ett för privatbanorna gemensamt tjänstgöringsreglemente, i möjligaste mån liknande det nyligen för Statens jernvägar utkomna reglementet», alltså nu framfördes av trafikchefen J. NORRMAN, hade de båda kommitterade — trafikcheferna NORRMAN och O. KAMPH — som föreningen genast utsågo för att utarbeta ett dylikt förslag, en utmärkt ledning i det nya statsbanereglementet. Överdirektören HAHR i K. trafikstyrelsen var närvarande vid föreningens sammanträde och upplyste därvid, att K. styrelsen, vid utarbetandet av det nya reglementet för statsbanorna, ur detta uteslutit ett stort antal för dessa banor speciella föreskrifter, i syfte att reglementets bestämmelser rörande signalering och säkerhetsåtgärder utan väsentliga förändringar skulle

kunna bliva gällande vid landets samtliga järnvägar. Föreningen beslöt också, att det förslag, som skulle utarbetas till dess nästa sammanträde, skulle uppställas i så nära överensstämmelse som möjligt med statsbanans ifrågavarande reglemente, vilket skulle börja tillämpas vid statsbanorna den 1 oktober 1877.

De kommitterades förslag förelåg och behandlades — enligt beslutet vid föreningens marsksammanträde — vid dess nästa möte, som hölls i Örebro med början den 31 juli 1877. Mötet beslöt därvid att »såsom sitt förslag» antaga det för Statens järnvägar senast fastställda reglementet med en del ändringar av bestämmelserna i andra och tredje kapitlen. De inledande förklaringarna bibehölls oförändrade och angående de första och fjärde kapitlen beslöts, att det skulle bero på varje förvaltning för sig att efter sin banas egna förhållanden formulera dessa kapitels innehåll. Reglementet fastställdes därefter av K. styrelsen den 21 mars 1879 och infördes från och med den 1 januari 1880, med några undantag, vid landets samtliga enskilda järnvägar. Bergslagernas järnvägar, som, genom sin stora utsträckning och livligare trafik, på detta område hade större förhållanden att räkna med, än de övriga enskilda järnvägarna, förklarade emellertid genom sin representant redan då reglementsförslaget antogs av föreningen, att de komme att uppställa ett för dem självständigt reglemente, och ett sådant med flera och mera utförliga bestämmelser fastställdes också för dessa liksom senare för några andra större järnvägar. Tjänstgöringsreglementet av 1879, som alltså blev de enskilda järnvägarnas normalreglemente, gällde ända till den 1 oktober 1921, men undergick under denna långa tid en mängd förändringar, som betingades av ändrade, mera komplicerade driftförhållanden och ökade fordringar på trafiksäkerhetens tillgodoseende.

#### *1904 års trafiksäkerhetskommitté.*

Statens järnvägars tjänstgöringsreglemente av år 1877 gällde till den 1 oktober 1907 och utbyttes då på grund av de orsaker, som ovan anförts, av nya »Säkerhets- och signalanordningar». Emellertid hade, närmast på grund av ett beslut vid 1904 års riksdag om anslag för möjliggörande av en verksam kontroll över de enskilda järnvägarnas rullande materiell, K. M:t den 31 december 1904 tillsatt den s. k. Trafiksäkerhetskommittén.

Denna kommitté utarbetade bl. a. förslag till förordning rörande de enskilda järnvägarnas byggnad och underhåll, om dess rullande

materiell samt angående driften å desamma, det sistnämnda förslaget uppbyggt på Statens järnvägars nyssberörda reglemente av 1907. Föreningen erhöll den 25 mars 1908 kommitténs betänkande och förslag för yttrande för samtliga enskilda järnvägars räkning — alltså även för dem som icke tillhörde föreningen. Med hänsyn till frågans stora betydelse för de enskilda banorna, tillsatte styrelsen en tolvmannakommitté för avgivande av förslag till yttrande i ärendet, och detta synnerligen omfattande yttrande behandlades och godkändes med en del ändringar vid novemberstämman 1908, varefter föreningen avgav sitt utlåtande i alla de frågor Trafiksäkerhetskommittén behandlat. I den granskning, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underkastade dessa förslag, deltog föreningen efter hemställan från nämnda styrelse och representerades därvid av sin nuvarande verkställande direktör, dåvarande trafikchefen, kaptenen BÄRNHEIM. Trafiksäkerhetskommitténs förslag till driftsförordning blev dock icke genomfört.

#### *Malmslättskommissionen.*

Den 16 juni 1912 inträffade emellertid vid Malmslätts station å Statens järnvägar den största järnvägsolycka, som dittills förekommit i vårt land, och detta föranledde en av K. M:t föranstaltad undersökning av järnvägarnas säkerhetsföreskrifter. Den kommitté — Malmslättskommissionen — som tillsattes av K. M:t för att verkställa undersökning om de åtgärder och förhållanden, som orsakat eller medverkat till den nämnda och andra olyckor vid statsbanorna, och av vilken dåvarande trafikdirektören vid Bergslagernas järnvägar A. NORRBY var medlem, avlämnade i augusti 1913 ett synnerligen utförligt betänkande angående vissa på trafiksäkerheten inverkan förhållanden vid Statens järnvägar, dels ock en undersökning av den personals tjänstgöringsförhållanden, av vilka trafiksäkerheten kunde anses vara beroende.

#### *1914 års säkerhetskommitté.*

Denna utredning gav i sin ordning anledning till att K. järnvägsstyrelsen i början av 1914 beslöt en omarbetning av de vid Statens järnvägar gällande signal- och säkerhetsordningarna, i vilket arbete föreningen inbjöds att deltaga med två representanter. Föreningen accepterade detta erbjudande och utsåg i april 1914 till ombud för de enskilda järnvägarna trafikinspektören vid Bergslagernas järnvägar N. V. SIMONSSON och dåvarande trafikchefen vid Sala—Gysinge—

Gävle järnvägar L. L. LUNDQUIST. »1914 års säkerhetskommitté» avgav sitt betänkande den 15 december 1917 — arbetet hade måst avbrytas på grund av krigsutbrottet 1914 — och hade då upprättat fullt utarbetade och motiverade förslag till bl. a. driftreglemente, signalordning samt banförordning för järnvägar med huvudbanekarakter, och de föreslagna bestämmelserna avsågo alltså även ett flertal av de enskilda järnvägarna. Dessa förslag kommo emellertid, delvis på grund av de under kriget rådande förhållandena, icke att genomföras i den utsträckning kommittén avsett, men hava emellertid legat till grund för vissa av de ändringar och kompletteringar, som senare genomförts på detta område.

#### *1921 års reglemente.*

Närmast på grund av en skrivelse från K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 5 maj 1919, vilken skrivelse var åtföljd av en promemoria från K. styrelsens maskininspektör rörande de enskilda järnvägarnas tjänstgöringsreglementen, uppdrog styrelsen åt sin verkställande direktör samt trafikchefen C. A. AHLBECK och dåvarande trafikinspektören K. MOBERG att, tillsammans med en representant för K. järnvägsstyrelsen, diskutera frågan om riktlinjerna för utarbetandet av ett nytt tjänstgöringsreglemente för de enskilda järnvägarna. Sedan styrelsen vid sitt sammanträde den 30 juni 1920 förehaft ett av K. järnvägsstyrelsen i samråd med föreningens nämnda delegerade upprättat förslag till ett reviderat tjänstgöringsreglemente att gälla för järnvägar både med huvudbanas och sekundärbanas karakter, beslöt styrelsen att för föreningens del godkänna detsamma. Detta reglemente, som fortfarande är gällande, fastställdes av K. järnvägsstyrelsen den 28 februari 1921, men tillämpades först från och med den 1 oktober samma år. I samband med behandlingen av 1921 års reglemente för huvud- och sekundärbanor, hade även utarbetats ett förslag till ett *tjänstgöringsreglemente för tertiärbanor*, och styrelsen utsåg verkställande direktören BÄRNHEIM samt trafikcheferna P. KOCK och C. SVENSSON att granska detta förslag. Sedan förslaget ifråga underkastats vissa omarbetningar, godkändes detsamma av styrelsen den 25 oktober 1921. Detta reglemente, vars bestämmelser lämpats efter de enklare trafikförhållanden, som råda vid lokalbanor eller vid banor med ringa trafik, har sedermera, efter det ytterligare förändringar införts, fastställts för ett flertal järnvägar av ifrågavarande karakter.

*Personalinstruktioner.*

De enskilda järnvägarna erhöilo genom fastställandet år 1879 av det s. k. normalreglementet gemensamma driftsbestämmelser. Emellertid utsträcktes icke samtidigt enhetligheten till personalinstruktionerna, vilka icke togos in i det nya reglementet. Härigenom voro järnvägsförvaltningarna fortfarande hänvisade att tillämpa de av dem själva var för sig upprättade olika instruktionerna.

Behovet av enhetlighet gjorde sig emellertid gällande även på detta område, och frågan om upprättande genom föreningens försorg av för de enskilda järnvägarna gemensamma instruktioner för de olika befattningarna var flera gånger föremål för styrelsens behandling. På förslag av trafikchefen R. WESTER beslöts emellertid den 20 februari 1918 att uppdraga åt en kommitté, bestående av — utom verkställande direktören — åtta personer, att utarbeta förslag till erforderliga personalinstruktioner. Kommittén, som arbetade på 4 avdelningar, en för allmänna bestämmelser och en för vardera ban-, maskin- och trafikavdelningarna, var färdig med sina förslag i september samma år. Dessa förslag hade upprättats i anslutning till normalreglementets föreskrifter liksom till de vid såväl de enskilda järnvägarna som statsbanorna gällande personalinstruktionerna. Sedan förslagen granskats av föreningens styrelse och därvid underkastats en del ändringar, godkände styrelsen den 27 mars 1919 instruktioner för stationsföreståndare, stationskarlspersonal, konduktörspersonal, bromsare, lastplatsvakt, överbanmästare, banmästare, banvakt, brovakt, grindvakt, signalreparatör, telegrafreparatör, lokomotivmästare, lokomotivpersonal, lokomotivputsare, vagnsynare, vagnsmörjare och ångfinkeldare, ävensom allmän tjänsteordning, telegrafordning och bantelegrafordning. I den allmänna tjänsteordningen, där nu för första gången samtliga befattningshavare benämndes »tjänstemän», hade även införts kortfattade bestämmelser angående det disciplinära förfarandet. Personalinstruktionerna, som år 1921 underkastades en revision, vilken betingades av det samma år fastställda, nya reglementet, tillämpas vid flertalet av de enskilda järnvägarna, medan särskilt vid de större av dessa fortfarande gälla särskilda, mera utförliga instruktioner.

Föreningens styrelse har dessutom i november 1922 fastställt instruktioner för vissa högre tjänstemän, nämligen för trafikinspektör, baningenjör, maskiningenjör, telegrafingenjör och byråingenjör.

