

KAP. II.

Säkerhets- och Försigtighetsmått.

§ 1.

Den första och viktigaste skyldigheten vid all tjänstgöring å jernväg är det säkra och skyndsamma forskaffandet af passagerare och gods, och tillhör det därför en hvar af jernvägens tjänstepersonal att, i händelse något tillfälligt hinder för trafiken på banan upptäcket, detsamma, så fort sig göra låter, undanröjja; alltid först ihågkommande att genom rätt signal varna ankommande tåg. Hvarje vårdslöshet och försummelse i vidtagne åtgärder för att skydda lif och egendom straffas på det strängaste, äfven om ingen olycka inträffat. — Sker någon skada, är den felaktige dessutom underkastad bestraffning enligt lag.

§ 2.

Hvad härefter anbefalles för bantåg gäller äfven för ensamt lokomotiv, och in-

tager då lokomotiv-föraren konduktörens ställe.

§ 3.

Hufvudspåret fritt. Ensamt lokomotiv eller lös vagn får ej stå på hufvudspåret, utan skola sådana vara ställda på sidospår, och vagnarne der vara väl stängde. Isynnerhet är detta högst nödvändigt om nätterna, och skola, der fasta klotsar finnas öfver sidospåren, desamma vara tillåsta.

§ 4.

Rörelser å hufvudspåret skyddas. Lokomotiv eller vagn får ej bringas öfver hufvudspåret, eller in på detsamma från sidospår, utan att signalkarl är derom underrättad, och stoppsignal varit tillräcklig tid uppe, för att varna ett kommande tåg. På samma sätt förhållas, när helst något hinder för tågs gång ställes på banan; och är detta synnerligen viktigt att ihågkomma vid mellanstationer.

§ 5.

Befäl å station. Hvar och en som förer befäl, eller tjänstgör vid ett tåg eller lokomotiv, står under stations-inspektorens order så länge tåget eller lokomotivet är inom stationen; och får ingen föra lokomotiv eller tåg på

banan utan att ega full kännedom om gällande föreskrifter i hvad som rörer bantågs gång och signaler m. m., eller utan att vara försedd med behörig tidtabell.

§ 6.

Bantåg får ej lemna station utan Rätt af stations-inspektorens tillåtelse, och aldrig gångtid. före den för tåget bestämda afgangstiden, ej heller förr än Tio (10) minuter efter ett framför gående tåg.

§ 7.

Om stark snöyra skulle inträffa, så Snöyra. att det befaras att bantåget ej kan framgå till nästa station, bör detsamma icke afsändas, synnerligen om det ej är full dager.

§ 8.

Bantåg eller ensamt lokomotiv får ej Afstånd mellan tåg. nalkas ett framför gående på närmare distans än 2000 fot, så vida icke serskildt derom är anbefaldt.

§ 9.

Sedan ett tåg lemnat stationen har Befäl å konduktören högsta befålet på detsamma, tåg. och skola hans order af all till tåget hū-

rande betjening åtlydas. Lokomotivföraren har dock ansvaret för tågets säkerhet och rätta fart, i enlighet med tidtabellen och öfrige föreskrifter. Om genom olyckshändelse eller bristfällighet å vagn eller lokomotiv, eller genom annan tilldragelse, tåget kommer att stadna på banan, är lokomotivföraren den, som anordnar de åtgärder, hvilka skola vidtagas för att åter få tåget i gång. Konduktören deremot skall ansvara för signaleringen och för vidtagandet af alla i öfrigt erforderlige åtgärder för skyddande samt vidare fortskaffande af passagerare och gods, äfvensom för buds afsändande; dock får härvid icke hjälp, och isynnerhet ej lokomotiv, eftersändas utan lokomotivförarens medgifvande eller begäran. — Anhållan om hjälp eller lokomotiv från en station bör vara skriftlig, eller ske medelst telegraf.

Om lokomotiv eller vagn är eftersänd, får tåget ej röras från stället förrän hjälplokomotivet eller vagnen anländt, med mindre än de i §§ 43 och 44 anbefallde försigtighetsmått vidtagas, nemligen att en man går i förväg på 2,400 fots (800 stegs) afstånd, för att medelst signaler varna kommande lokomotiv o. s. v. — Vid ankomsten till närmaste station göres halt,

och lokomotivet eller ytterligare order inväntas.

Då högre jernvägs-tjensteman anländer till stället öfvertager han befälet, och redan vidtagne åtgärder anmälas till honom.

§ 40.

I och för tågens fart på banan anbefalles följande: Tågens
hastighet

- 1:o. Tidtabellen skall så punktligt som möjligt följas, och intet tåg får afgå före den bestämda tiden.
- 2:o. Passagerare-tåg eller ensamt lokomotiv får aldrig, äfven på rak och horisontel bana, gå med större hastighet än 5 mil i timman eller 3000 fot i minuten, blandadt gods- och passagerare-tåg ej hastigare än 4 mil i timman eller 2,400 fot i minuten, och ensamt godståg ej hastigare än 3 mil i timman eller 1800 fot i minuten.
- 3:o. Banföreningar få ej passeras med större hastighet än $4\frac{1}{2}$ mil i timman eller 900 fot i minuten, och sido- eller korspår ej hastigare än 4 mil i timman eller 600 fot i minuten.

- 4:o. Farten skall saktas:
 då station passeras;
 » motvexel nalkas;
 » ett annat tåg är synligt i sidospår;
 » tåg går genom spår-vexel;
 » människor, djur eller andra hinder synas på banan, eller grindar befinnas öppna och kreatur äro i närheten;
 » signalerna ej kunna riktigt urskiljas, eller signal alldeles saknas der den skulle finnas;
 » skarp kurva, djupa sprängningar eller bro passeras;
 » varsamhets-signaler visas, eller annat föremål upptäckes på banan, hvilket kan anses såsom varning.
- 5:o. Vidare skall tåget med synnerlig uppmärksamhet och varsamhet föras fram: då banan repareras eller något fel derå förefinnes, äfvensom då under dimma eller snöyra väg-öfvergångar eller stationer nalkas; och bör härvid hvisslan ofta ljuda.
- 6:o. Utför lutningar på banan får tåg aldrig gå med starkare fart, än att full kontroll kan hållas med bromsarne.

§ 41.

Bromsarne skola alltid varsamt användas, och böra i allmänhet, då ett tåg skall stadna, de eftersta åtskrufvas först. Om något är felaktigt på lokomotivet eller någon fara är för handen, skola dock alla bromsarne skyndsamt och med kraft åtskrufvas. Så snart ett tåg stadnat på horisontel bana skola bromsarne lossas.

Om möjligt är, bör undvikas att stadna ett tåg på broar, vägöfvergångar, brantare stigningar på banan eller under vägbroar.

§ 42.

Då ett tåg skall stadna bör noga tagas i betraktande, om rälerna äro våta eller islupna, äfvensom tågets tyngd, emedan dessa omständigheter i hög grad inverka på tiden för ångans afstängande och bromsarnes användande; och bör tåget aldrig nalkas en station med sådan fart, att bromsarne behöfva häftigt åtskrufvas.

§ 43.

Sedan ett tåg är afsändt på banan, får det endast gå framåt och icke stadna förrän vid ankomst till station. dock genom olycka eller annan oförutsedd händelse ett tåg stadna på banan, skall i

Bromsning.

Reglor för tågs stadnande.

Tåg stadnar eller föres tillbaka.

främsta rummet dragas försorg om passagerarnes säkerhet, och signaler, till skydd emot efterkommande tåg, skyndsamt anbringas, såsom uti Kap. III föreskrifvet är. Sedan det hinder blifvit undanröjdt, som föranledt uppehållet, skall tåget genast fortsätta. Om behöfligt är, skall genom signaler, telegraf eller ilbud närmaste station om händelsen underrättas, på det hjälp må erhållas; och må ingen af jernvägens betjening eller extra arbetare vägra eller undandraga sig att utföra hvad dem vid dylika tillfällen anbefalles af befälet vid tåget, eller af den vid stället närvarande som högsta befälet hafver. — Om ett tåg ovilkorligen måste föras tillbaka, får det ej ske utan att en man går hela tiden i förväg längs banan på ett afstånd af minst 2,400 fot (800 steg) före tåget, härunder visande signal för att stoppa ett kommande tåg; tågets fart får ej öfverstiga den hastighet, hvarmed en karl med skyndsamhet kan gå framför lokomotivet, och ånghvisslan skall ofta ljuda. Vid ankomst till närmaste station skall halt göras.

§ 14.

Del af tåg
lemnas
efter. Om någon del af ett tåg måste lemnas efter på banan, skall alltid genom när-

maste signalkarl eller banvakt dragas försorg om att signal visas på behörigt afstånd, och i god tid, för att varna efterkommande tåg; och bör en man qvarstadna för att vakta vagnarne. Anmälan skall härom göras vid tågets framkomst till närmaste station för att få de lemnade vagnarne afhemtade. Efterkommande lokomotiv får ej skjuta fram sålunda lemnade vagnar, utan att samma försigtighetsmått dervid vidtages, som då tåg föres tillbaka (se § 13), nemligen att en man hela tiden går framföre för att stoppa möjligen kommande lokomotiv, så vida ej skriftlig försäkran kommit från den station, dit tåget anländt, att intet lokomotiv sändes till möte, och att således banan är fri. Sändes lokomotiv tillbaka för att upphemta lemnade eller lossgångna vagnar, måste det med mycken försigtighet gå tillbaka, och ånghvisslan skall ofta ljuda.

§ 15.

Om under gång en del af tåget skulle gå loss, böra bromsarne på den lossgångna delen genast hårdt ansättas; deremot får lokomotivet och den främre delen af tåget ej stadna, förrän den eftersta eller lossgångna delen står fullkomligt stilla; och

skall sedan den främre delen långsamt och försigtigt skjutas tillbaka, för att åter tillkopplas.

§ 16.

Skadad vagn. Om vagn är så illa skadad, att den ej vidare kan fortgå i tåget, måste den skyndsamt undanskaffas, så att hinder för trafiken ej må förorsakas.

§ 17.

Eldsvåda å tåg. Om eld upptäcket å ett tåg, skall detsamma bringas att stadna så fort som möjligt, signal för att varna efterkommande tåg utsättas, och den brinnande vagnen med det snaraste från de andra afskiljas. Intet försök att med tåget uppnå tillgängligt vatten får göras, om detta är mer än omkring 1000 fot aflägsset. Med så mycket vatten som kan undvaras från tendern försökes släckningen.

§ 18.

Extra tåg. Extratåg bör ej afsändas utan att vara bekantgjordt längs linien. Skulle ett extratåg dock komma att följa tätt efter ett ortlinarie, och tiden ej medgifva att på förhand härom underrätta, får ej förglömmas, att vid den station, hvarifrån extratåg

skall följa, de tågsignaler anbringas, som i kap. III, § 37 för extratåg föreskrifne äro; och skall konduktören å framför gående tåg erhålla en skriftlig underrättelse om extratåget, hvilken underrättelse äfven skall förevisas lokomotivföraren. — I detta sednare fall, då tåg följer så tätt efter ett annat, att det genom signaler å det framför gående bekantgöres, anses båda tågen som delar af ett och samma, ehuru de ej få gå närmare hvarandra, än med minst 10 minuters mellantid. Detta bör noga ihågkommas vid de stationer der tåg skola mötas och invänta hvarandra (se vidare § 49). — Då extratåg är bekantgjordt, vare sig genom meddelande längs linien eller genom signal på föregående tåg, får ingen, som dermed skall taga befattning, lemna sin post, förrän äfven extratåget passerat.

§ 49.

I tidtabellerna är anmärkt vid hvilka ^{Tåg skola} stationer tåg skola möta eller passera hvar- ^{mötas.} andra; och anbefalles härvid följande, som, vid tjenstens förlust och ansvar enligt Kongl. Maj:ts fridlysningsstadga, skall med största noggrannhet iakttagas och åtlydas af stations-inspektorer, konduktörer och loko-

motivförare, samt alla öfrige som vederbör:

1:o. Det till stationen inkomna tåget får ej vidare afgå, förrän äfven det väntade tåget har på stationen fullständigt inkommit och stadnat, samt upplysning erhållits: -

att intet extratåg kommer efter;
att intet hinder för tågets gång förefinnes,
och
att ingen vagn är lemnad efter på banan.

Om ett extratåg följer ett annat, och endast genom signaler på framförgående är bekantgjordt, ihågkommes:

att båda tågen anses endast som delar af ett och samma, och
att således extratåget skall inväntas, såväl som det framför detsamma gående ordinarie.

2:o. Skulle ett tåg, som vid station har att invänta ett annat, blifva uppehållet i 20 minuter efter den utsatte afgångstiden, utan att det väntade tåget är synligt, skall stations-inspektoren genom telegraf längs linien efterhöra hvarest det befinner sig, och skall sådan förfrågan skyndsamt besvaras äfvensom upplysning lemnas, huru länge

det väntade tåget anses ytterligare blifva uppehållet. — Om stations-inspektoren, genom de underrättelser han sålunda erhållit, blifvit öfvertygad om att tåget måste vänta ytterligare 1 timma, skall han per telegraf härom underrätta trafik-direktören, som då anbefaller hvilka åtgärder skola vidtagas; härvid ihågkommande att passagerare-tåg böra alltid i första rummet, med minsta uppehåll, fortskaffas.

3:o. Om trafik-direktören anser nödigt att tågen skola förändra mötesplatser, förefares dervid sålunda:

Han afsänder per telegraf order längs linien, att nämnde tåg skola kvarstadna å de stationer, der de för tillfället äro. På de vid stationerna utskrifne depescherna teckna konduktörer och lokomotivförare sina namn, såsom erkännande af delfångne order. Stations-inspektorerna inrapportera att ordern blifvit åtlydd.

Härefter anbefaller trafik-direktören nya mötesplatser, och skall vid dessa iakttagas detsamma som vid ankomst till mötesplatser i allmänhet föreskrifvet är.

En afskrift af telegrafdepeschen lemnas till konduktören, och en till lokomotivföraren, och på den hos stationsinspektoren kvarblifvande depeschen tagas deras erkännanden af delfångna och förstådda order. Sedan detta är verkställt, rapporteras härom till trafikdirektören, hvarefter tågen afsändas och gå enligt den till konduktörer och lokomotivförare utlemnade telegrafdepesch, hvilken nu utgör ny tidtabell, hvarefter de hafva sig att rätta.

4:o. Skulle tåg som inkommit till en station af någon oförutsedd händelse ej tills vidare derifrån kunna afgå, skall sådant skyndsamt rapporteras till trafikdirektören, som vidtager nödige mått och steg, så att ej den öfriga trafiken å banan hindras eller uppehålls.

Om tåg stadnar på banan mellan tvänne stationer, skall, så snart underrättelse derom kommit till endera stationen, trafikdirektören genast derom underrättas. Om order sedermera ankomma till någon station att nämnde tåg, åter i gång, skall kvarhållas, böra stoppsignaler derstädes i så god tid visas, att tåget ej må passera. Kon-

duktörens och lokomotivförarens erkännanden tagas å ordern, såsom förut anbefaldt är.

- 5:o. Vid telegrafering, äfvensom i allmänhet, benämnas ordinarie tågen enligt deras riktning, beskaffenhet och n:o, t. ex. »Nedg. passagerartåg N:o 1». Extra tåg benämnas enligt deras riktning samt tiden för afgång från utgångsstationen, t. ex. »Uppg. extra tåg, Göteborg 10,30' f. m.»
- 6:o. Om telegraf ej finnes eller är obrukbar, måste tåg ovilkorligen invänta hvarandra vid de bestämda mötesplatserna, tilldess order genom ilbud hinna ankomma.

§ 20.

Vid de stationer, der serskilda sidospår finnas för införande af tåg som skall ^{Mötes-}spår fritt. invänta ett passerande tåg, få dessa sidospår aldrig användas till annat ändamål.

§ 21.

Då ballasttåg inkommit uti sidospår, Ballast- hvarcst arbete skall försiggå, måste genast ^{spår.} spårvexlun tillåsas, och blifver förmanen för ballastningen härför närmast ansvarig,

äfvensom för spårvechens tillåsande sedan tåget efter verkställt arbete åter utkommit från sidospåret. Likaledes blifver förmanen ansvarig för att tåget ej lemna sidospåret och passerar hufvudlinien på andra än härför bestämda tider, äfvensom att alla serskilde instruktioner rörande ballastarbetet noga efterföljas.

§ 22.

Reparation
tion å
banan.

Inga reparationer eller arbeten som förhindra trafiken få försiggå, utan att säker underrättelse först inhemtats, att intet tåg är på den delen af banan å hvilken arbetet skall verkställas, samt att bestämda order äro gifne till närmaste stationer å ömse sidor, att tåg, som dit ankommer, skall stoppas. Inga dylika arbeten få företagnas utan trafikdirektörens kunskap, på det han må vidtaga för trafikens skyddande lämpliga mått och steg. 1,800 fot (600 steg) på ömse sidor om stället, hvarest reparation pågår, skall stoppsignal vara utsatt.

§ 23.

Arbets-
vagn å
banan.

Ingen arbetsvagn får vara uti hufvudspåret, utom när den användes i tjensten under banmästares serskilda tillsyn,

och då endast på bestända order, samt sedan alla försigtighetsmått att förekomma olycka i händelse af ett tågs ankomst äro vidtagne. Om genom försummelse dylik vagn finnes på banan och tåg höres komma, skall vagnen genast kastas ur spåret och tillräckligt utrymme lemnas för passerande tåg.

§ 24.

Om eld upptäckes å banan, skall den ^{Eldsvåda} som först varseblifver det skyndsamt söka ^{å banan.} anskaffa hjälp. Hvar och en som utan fara för trafikens säkerhet kan lemna sin post skall ofördröjligen begifva sig till släckningen. — Samma föreskrifter följas i händelse af annan olycka på banan, hvarvid skyndsamt hjälp är af nöden.

§ 25.

Om krut eller andra lätt antändbara ^{Eldfar-}varor äro lemnade vid en station, böra de ^{ligt gods} genast täckas med en pressenning. ^{å station.}

§ 26.

Rådighet och raskhet vid förekommande olycksfall äro egenskaper som utvisa personalens duglighet och hufvudsakligen

bidraga till erhållande af uppmuntran och befordran; börande hvar och en vid tillfällen af olycka ihågkomma, att anordningar som säkert leda till målet i allmänhet bespara mesta tid.

Kongl. Styrelsens för Statens jernvägstrafik

Cirkulär (N:o 64),

utfärdat den 23 Mars 1865,

innehållande

Tillägg till Tjenstgöringsreglementets Kap. II § 18.

Utsändes extratåg eller ensamt lokomotiv, utan att sådant kunnat, på sätt tjenstgöringsreglementets Kap. II § 18 bestämmer, förut bekantgöras, får tågets hastighet ej öfverstiga två och en half mil i timmen, så vida ej Intendenten i särskildt fall annorlunda förordnar; och skall tjenstepersonalen på detta tåg eller lokomotiv, i hvad på hvar och en beror, ställa sig till efter rättelse, förutom hvad tjenstgöringsreglementet och för tillfället utgifna order innehålla, följande föreskrifter, neml.:

att med största uppmärksamhet iakttaga alla signaler, som af banans bevakning eller arbetsmanskap gifvas,

att med yttersta försigtighet nalkas väg-öfvergångar, rörliga broar, banföreningar och stationer, samt

att i allmänhet framgå med den varsamhet att tåget kan i händelse af fara stoppas.

Stationsföreståndaren å den station, hvarifrån lokomotivet eller extratåget utgår, skall till lokomotivföraren och, då vagnar medfölja, äfven till konduktören eller den som dennes tjänst förrättar, öfverlemna en utskrift af den för ifrågavarande fall af trafikdirektören utfärdade order eller tidtabell; och skall såväl lokomotivföraren som konduktören, på en annan vid stationen qvarvarande utskrift af samma order, teckna sitt namn såsom erkännande att ordern blifvit af honom, på sätt nämndt är, emottagen samt riktigt uppfattad.

Stockholm som ofvan.

C. O. TROILIUS.

C. Limnell.