

Frågor och Svar i Säkerhetsordningens

Korrespondenskurs 1929—1930

sammanställda och utgivna

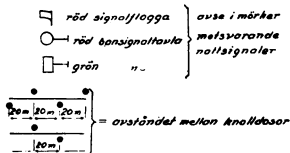
av

HILDING RUNEFELT
STATIONSSKRIVARE.

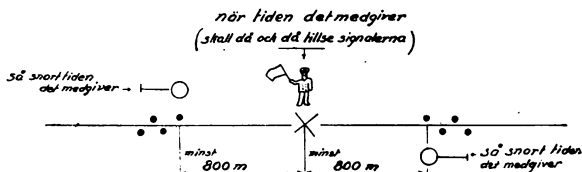


Signaltabell.

Teckenförklaring.



1. Fara å linjen, så att tåg ej får framgå (§ 27).

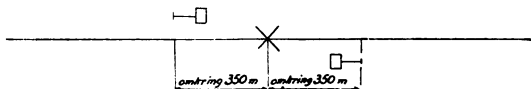


2. Linjen befinnes vara i försnagat skick (§ 28).

a) innan station underrättats

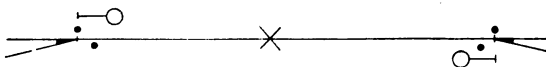


b) sedan station underrättats

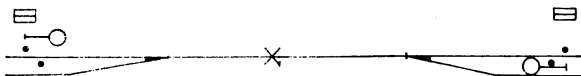


3. Bandisposition (§ 29).

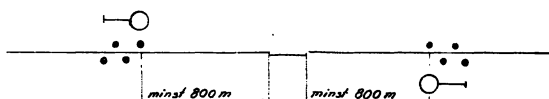
a) om stoppsignalerna stola placeras vid stationens yttersta växel



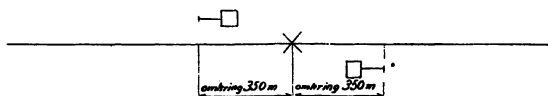
b) om stoppsignalerna få placeras mitt för stationshuset i huvudtågväg



4. Utbyte av enstaka räil utan banddisposition (§ 30 mom 4).

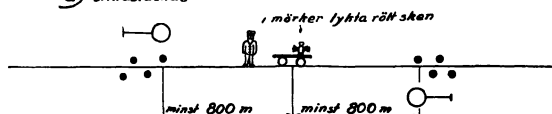


5. Arbeta av klass B (§ 30 mom 4).

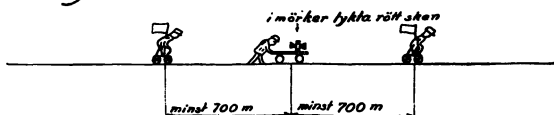


6. Uttagning av tralla (§ 33 mom 2).

a) stillastående



b) under rörelse



c) efter framställning om signalering genom de närmaste stationerna å ömse sidor:

om stoppsignalerna få placeras mitt för stationshuset i huvudtågväg, samma signalering som enligt 3 b)

om stoppsignalerna skola placeras vid stationens yttersta växel, samma signalering som enligt 3 c)

Observera!

Vid frågornas besvarande hava i vissa fall förkortningar använts t. ex. Tkl (tågklarare), tamst (tåganmälningstation), unr.-st. (underrätelsestation), ps (personal), tjtdt (tjänstetidtabell m. fl.

Frågor och Svar i Säkerhetsordningens

Korrespondenskurs

1929—1930

FRÅGA N:R 1.

Vad betyder det, att bromstalet för ett tåg är 25?

Svar:

Minst 25 bromston erfordras per 100 tons vagnvikt.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 2.

Vilken är skillnaden mellan småfordon och tralla?

Svar:

Småfordon är handdressin, mindre motordressin, eller annat mindre fordon utan stöt- och draginrättning av den beskaffenhet, att det jämte last hastigt kan av en man undanföras från spår.

Tralla är sådant mindre fordon utan stöt- och

draginrättning (med undantag av större motordressin), som antingen till följd av dess egen tyngd eller genom lastens beskaffenhet icke kan av en man hastigt undanföras från spår.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 3.

Vad är skillnaden mellan ordergivningsstation och underrättelsestation?

Svar:

Ordergivningsstation är av trafikinspektören utsedd station med åliggande att till personal å tåg å viss bansträcka delgiva order om möten med anordnade extratåg eller andra order, som beröra trafiksäkerheten.

Underrättelsestation är station med åliggande att underrätta viss banpersonal å viss sträcka (underrättelsesträcka) om vissa anordningar och rubbningar i driften m. m.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 4.

Ett tåg stannar vid ingången å en station vid ett vattentorn för vattentagning. Är tågets fortsatta införande å stationen att anse som tåg- eller växlingsrörelse? Varför?

Svar:

Det fortsatta införandet å stationen är att anse såsom tågrörelse. Tågrörelsen har icke avbrutits genom ifrågavarande upphåll.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 5.

Vilken betydelse har grönt, blinkande sken i huvudsignal?

Svar:

Att huvudsignalen övergått till funktion såsom försignal och visar varsamhetssignal, angivande att närmast följande huvudsignal visar stopp.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 6.

Vilken är skillnaden i utseende och betydelse mellan tågvägsvinge och försignalvinge?

Svar:

Tågvägsvinge är en under försignalskivan anbragt tvärs för banan rörlig, i ena änden kluven vinge, vilken utfälld i 45 graders vinkel uppåt angiver, att infartssignalen visar kör till sidotågväg. I förbindelse med vingen är anbragt en lykta, som visar ofärgat blinkande sken, då vingen är utfälld. (Skenet synes snett under försignalens övre sken). Normalläget för vingen är längs med masten.

Försignalvinge är en å nedre delen av semaformast under huvudsignalvingarna anbragt spetsig vinge, förbunden med lykta, visande grönt blinkljus, när vingen står vågrätt och ofärgat blinkljus, när vingen är ställd i 45 graders vinkel uppåt till vänster om masten. I förstnämnda läge gives varsamhetssignal, angivande att närmast efterföljande huvudsignal visar stopp. Sistnämnda läge angiver, att närmast efterföljande huvudsignal är ställd till

kör. Normalläget är vågrät ställning till vänster om masten.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 7.

Vad är skillnaden mellan ogiltighetsmärke och ogiltighetssignal?

Svar:

Ogiltighetsmärke är ett kryssformigt märke, vilket anbragt på nyuppsatt huvudsignal eller försignal angiver, att resp signal ännu icke tagits i bruk. (Ogiltighetsmärke tillhör signalmärken).

Ogiltighetssignal är en signal från dvärgsignal och utgöres av två fasta ofärgade ljuspunkter i linje i 45 graders vinkel åt höger, angivande att dvärgsignalen skall anses såsom obefintlig. (Dvärgsignal tillhör spårspärrsignaler).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 8.

Vilka signaler kunna givas med dvärgsignal?

Svar:

Till tåg:. Stoppsignal (två ofärgade ljuspunkter i vågrät linje),

varsamhetssignal (två ofärgade ljuspunkter i 45 graders vinkel åt vänster),

körsignal (två ofärgade ljuspunkter i 45 graders vinkel åt vänster eller två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje),

ogiltighetssignal (två ofärgade ljuspunkter i 45 graders vinkel åt höger).

Vid växlingsrörelse, vagnuttagning, färd med mtdr, som ej går som tåg, småfordon eller tralla:

Stopp (två ofärgade ljuspunkter i vågrät linje),
växling tillåten (två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje),

waxling tillåten med större varsamhet (två ofärgade ljuspunkter i 45 graders vinkel åt vänster),

ogiltighetssignal (två ofärgade ljuspunkter i 45 graders vinkel åt höger).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 9.

Vilka signaler skola finnas å ensam motorvagn, vilken går som tåg?

Svar:

Vid dagsljus utmärkes framånden med 2 utstående skärmar, en å vardera långsidan av fordonet (utseende enl. § 19 A 1 första st.) och bakånden medelst 2 slutsignalskärmar eller på liknande sätt målade lyktor. I mörker å den i tågriktningen främst varande delen av loket genom 2, 3 eller ock en centralt fästad lykta med fast ofärgat sken framåt samt bakånden genom 2 slutsignallyktor.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 10.

Skall mer än en telefonbok användas å en station? I så fall när?

Svar:

Ja, å underrättelsestation, där särskild telefonbok skall uppläggas för meddelande till banpersonalen.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 11.

Är en växel, försedd med kontrollås, förreglingsbar?

Svar:

Ja.

Utlåtande:

Ja, om näml. körsignal med huvudsignalen ej kan visas, med mindre nyckeln är uttagen ur kontrollåset och insatt i stlv eller å huvudsignalen, och nyckeln sedan ej kan frigöras, så länge körsignal visas.

FRÅGA N:R 12.

Varför få mer än 1 meter högt upplag ej å station läggas närmare spårs mittlinje än 2,6 meter?

Svar:

För att bereda klar sikt för signaler samt för möjlighet att passera mellan upplaget och å spåret event. befintliga fordon.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 13.

Enligt § 27, mom. 3, anm. 1 skall huvudsig-

nal å obehakad driftplats ställas till stopp till skydd för det ofarbara stället. Skola det oakatat stoppsignaler med knalldosor m. m. anordnas?

Svar:

Ja.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 14.

Vad är att iakttaga å tåganmälningstation, till vilken meddelande lämnats om skada å linjen?

Svar:

Vid skada enl. § 27. Anmäla hinder till närmast på andra sidan om hindret befintliga tamst och till mellanliggande bevakade driftplatser med huvudsignal. Unr banmästaren, tågl. och underrättelsest. (i förekommande fall närmaste omform- eller transform-station, vederb. ledningsps och elektroingenjör).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 15.

På grund av uppkommen skada å linjen måste hastigheten för tåg nedsättas under en längre tid. Får underrättelse härom lämnas genom uppsättande av hastighetstavla?

Svar:

Unr till vederb. personal får icke lämnas enbart genom uppsättande av hastighetstavla. Är den nedsatta hastigheten gällande för längre

tid än en månad, skall den angivas i tdt-boken och hast-tavla uppsättas, men skall vederb. personal genom skriftlig eller tryckt order därom unr.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 16.

Redogör för gången vid begäran, beviljande och övriga åtgärder rörande en bandisposition för vagnuttagning medelst avkoppling från tåg mellan stationerna A och B.

Svar:

(Avkpl. förutsättes äga rum från A)

Tkl i A ingiver pr telefon eller telegraf framställning till tågl. med angivande av för vilkens räkning disp (avkpl) begäres, varifrån och från vilket tåg avkpl avses äga rum, plats å linjen, där v. skola avkpl, varifrån och på vilket sätt samt vart v. skola införas (event. vilket spår som skall användas).

Sedan tågl. medgivande erhållits, varå kvitto ej erfordras, unr: B, bm och underrättelsest. (i förekommande fall ledn.-mäst.) Om andra st. än A och B skola utväxla hinderanmälan unr även dessa andra st. A och B skola vara bevakade för det tåg, som närmast före disp. skall framgå å disp.-sträckan ävensom vid tidpunkten för disp. upphörande. Skriftlig disp.order överlämnas till tillsyningsmännen samt till lokf och tbfh å det tåg, varifrån vagn skall avkpl.

Sedan disp vidtagit, skall tkl i B härom unr A och om gränsst. icke äro tåganmälningsstationer

de båda å ömse sidor om disp.-sträckan närmast belägna st., som hava tåganmälan för det första efter disp. framgående tåget. Dessa tamst skola utväxla hinderanmälan. Stoppsignaler (2 knalldosor + röd bansignaltavla-lykta) skola, sedan disp. vidtagit, av A och B anordnas vid st. yttersta växel (event. längre ut) mot den disp sträckan eller, om medgivande härtill finnes, å huvudtågv. mitt för st.-huset.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 17.

Vad har tågklarare, till vilken anmälan om arbete av klass B gjorts, att iakttaga?

Svar:

Mottaga meddelande om arbetsledarens namn, varsamhetssignalernas belägenhet, den sth med vilken arbetssträckan får befaras samt ungefärliga tid för hastighetsnedsättningen. Träffa överenskommelse med närmast å andra sidan av arbetsplatsen belägna station ang. unr till tågledaren och vederb. ordergivningsstation.

Å elektr. linje ansvara för att lok med strömavtagare i uppfällt läge icke utsläppes å den strömlösa sträckan samt varsko lokf., att loket befinner sig å sådan station. Sedan event. meddelande ingått, att hinder för elektr. lok med strömavtagare i uppfällt läge undanröjts, unr den andra gränsstationen samt event. mellanliggande stationer detta.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 18.

När kan det vara onödigt att anordna stoppsignalering enligt § 31, andra stycket?

Svar:

T. ex. å station, där växellok ej finnes och tåg ej beräknas ankomma vid tillfället ifråga, kan stoppsignaleringen vara onödig, om det gäller annat spår än huvudtågväg samt även i andra fall, om spåret skyddas av spårspärrar, vars omläggning lokalt är förhindrad.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 19.

Vid en vagnuttagning utföras medelst handkraft 5 tomma vagnar för lastning och återinföras med lok. Lutningsförhållandet å linjen är 10:1000. Vagnvikten å de tomma vagnarna är 48 ton, och lastens vikt är 50 ton. Huru många av vagnarna måste vara bromsvagnar?

Svar:

2 vagnar.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 20.

När skall vid vagnuttagning signalgivare färdas å främsta vagnen?

Svar:

När vagnar å linjen äro i gång och framföras på annat sätt än med dragande lok, skall signal-

givare färdas å främsta eller någon av de främsta vagnarna med obehindrad utsikt framåt.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 21.

Skall underrättelsestation erhålla meddelande om småfordonsfärd?

Svar:

Ja, ifråga om småfordon med motor.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 22.

I vilket fall skall hinderanmälan avlätas, då tralla uttages å linjen?

Svar:

Då stoppsignaleringen ombesörjes av stationerna å ömse sidor.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 23.

Gäller en stations infartssignal för större motordressin?

Svar:

Ja, då motordressinen går som tåg.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 24.

Vad är tågordning och vilka ändamål tjänar den?

Svar:

Tågordning är ett utdrag för resp. station ur tdt-bokens del II.

I ex. av tågordningen insändes till Ti före tdt-bokens ikraftträdande och tjänar sålunda såsom ett kvitto på, att tdt-bokens ifrågavarande uppgifter rätt uppfattats. Tågordningen skall å stationer och blockposter vara för personalen tillgänglig och giver personalen på ett enkelt och tydligt sätt upplysning om tågföljden, tågspår, tider m. m.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 25.

Vad skall en stations kvitto å tillfällig tjänstetidtabell innehålla i olika fall?

Svar:

Följande st. skola kvittera mottagandet av tillf. tjtdt.:

- a) st., som skall lämna ex-tåget tjtdt.
- b) ordergivningsst.
- c) underrättelsest.
- d) st., där tågmöte eller tågförbigång uppkommer.

Härvid skall angivas tågmöten och tågförbigångar, som skola äga rum å stationen samt i förekommande fall de tåg, som av st. skola unr. om möte med ex-tåget. St. hänförlig till a) skall repetera tågets samtliga tågmöten.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 26.

Vad skall kvitto å order om extratågs gång innehålla?

Svar:

Då ex-tåget anordnas på tjttdt, som tidigare erhållits och kvitterats, angiver kvittot endast t. ex. "tåg 6111 går idag". Om order ang. ex-tågs gång lämnas i samband med utfärdandet av tillf. tjttdt, kvitteras ordern såväl enligt svaret å fråga 25 som 26 här ovan. Kvitto lämnas endast av de i fråga 25, a—d här ovan angivna stationerna.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 27.

Ordergivningsstationen A skall en dag underrätta tågchefhavare och förare å tåg 2 om möte med extratåg 7001 i B. Huru lyder denna underrättelse?

Svar:

Om mötet med tåg 7001 finnes angivet i tåg 2 tjttdt, lyder ordern: "tåg 7001 går idag å sträckan D—A". I annat fall lyder ordern: "tåget skall möta tåg 7001 i B".

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 28.

Genom tillägg till tidtabellsboken tillkännagives, att extra tåg 15 skall gå under tiden 1—6 i viss månad. Vad är villkoret för att ordergivningsstation ej skall behöva underrätta tågchefhavare och förare å mötande tåg om möte?

Svar:

Att i tillägget intagits särskild uppgift å i tdt-boken intagna tågs möten med ex-tåget nr 15 samt tågl. meddelat, att alla i tjänst varande berörda tbfh och förare kvitterat tillägget ifråga. Unr om mötet anses i detta fall vara fullgjord.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 29.

Påskjutning erfordras till tåg 2 från A till en punkt mellan B och C. B är obehållad för tåget, C är befriad från tåganmälningsskyldighet. Vem skall utfärda order om påskjutningen och tillfällig tjänstetidtabell för återgången? Vad har tkl i A att iakttaga?

Svar:

(Utgår från att D är tamst. för tåg 2 samt att A ej är unr-st. och att hinder för påskjutn. ej förefinnes p. g. a. tågets sammansättn.)

Om lok för ändamålet finnes tillgängligt i A, äger tkl i A giva order om påskjutningen samt tillf. tjtdt. för återgången. Tkl. i A giver order om påskjutningen samt återgående påloks gång till: vederb. ps. i A, vederb. maskinbefäl, unr.-st., stationerna C och D (om möjligt även B), lokf. å påloket, lokf. och tbfh å tåg 2. Event. lämna unr. enl. § 82 tabellen B och C. Avlåta tåganmälan enl. § 59 mom 8. Iakttaga best. ang. pålokets tillsättande, avg.-signals givande samt sth för tåg 2 å påskjutn.-sträckan. Om tåg erhåller möte med återgående pålok, skall tkl i A

ombesörja, att detta tåg härom skriftligen unr. (Har loket återkommit, innan mötande tåg kunnat unr., får tkl återkalla mötesordern och lämna besked om anledningen härtill).

Om lok ej finnes tillgängligt i A, utfärdar tågl. tillf. tjttdt för påskjutningen.

Utlåtande: Ordern om återgången skall delgivas även biträdet å loket, i övrigt rätt.

FRÅGA N:r 30.

Huru skall ett återgående påskjutningslok intagas å stationen?

Svar:

Såsom tåg.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 31.

Vilken är huvudskillnaden i verknings sättet mellan persontågs- och godstågsbroms?

Svar:

Persontågsbromsen har kortare ansättnings- och lossningstid än godstågsbromsen.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 32.

Får broms å med mer än 15 ton lastad M-vagn vara inkopplad i tåg å malmбанan, i vilket ledningstrycket är 1,6 kg/cm²?

Svar:

Ja.

Utlåtande: Rätt.

Därest icke annat angives, avses i frågorna 33—40 med vagn 2-axlig sådan och med lastad vagn sådan, vars last överstiger 5 ton.

FRÅGA N:r 33.

I ett tåg finnas följande vagnar med verksam broms: 2 psv med KKP, 1 psv med enkammarbroms utan mellanventil, 2 lastade och 1 tom godsvagn med KKG. Till vilken bromsgrupp skall tåget hänföras och huru stor är bromskraften?

Svar:

Om vagnvikten ej överstiger 150 ton, hänföres tåget till bromsgrupp I. Bromskraft 85 ton. Om vagnvikten överstiger 150 ton: bromsgrupp II. Bromskraft 75 ton.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 34.

Ett persontåg skall framföras med 80 km. hastighet å en bansträcka med lutningar om 11:1000. Tåget består av 1 Fo (vikt 22,4 ton), 2 Co (å 26,7 ton), 1 BCo (20,8 ton), 2 C (å 11,5 ton) och 3 C (å 10,7 ton). Alla vagnarna utom BCo och 2 C äro försedda med KKP. Huru stor är vagnvikten, huru stor bromskraft erfordras och huru stor bromskraft skall användas?

Svar:

(Förutsätter tågets sammansättning sker enl. best. § 43 mom 6, ledningsvagn.) Vagnvikten 154 ton, erforderlig bromskraft 75 ton. Samtliga 135 bromston skola användas. (Brstal 49).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 35.

Ett persontåg med största hastighet av 70 km./tim. består av 8 psv à 15 ton och 2 lastade godsvagnar à 20 ton. 2 av psv hava KKP och godsvagnarna KKG, övriga vagnar ledning. Lutning 10:1000. Kan tåget framföras med nämnda hastighet?

Svar:

Nej. Sth 60 km. P. g. a. bromskraften måste tåget hänföras till bromsgrupp II.

Utlåtande: Rätt. Ev. bromsgrupp I, om en KKG avstänges.

FRÅGA N:r 36.

Ett godståg består av först 40 godsvagnar (640 ton), av vilka 21 lastade och 4 tomma äro försedda med KKG. Efter den sista vagnen med KKG följa 6 vagnar (var och en vägande 14 ton) med endast ledning och därefter 15 vagnar (vikt 200 ton) utan ledning, av vilka dock 7 lastade äro försedda med skruvbroms. Bromstalet är 28. Hur skall tåget bromsas?

Svar:

Förutsätter att de efter den sista KKG inkopplade 6 ledn.-vagnarna innefattas i de först nämnda 40 v. (640 ton).

Av de 6 ledningsvagnarna, som alla skola anslutas till luftledningen, skola 3 anses tillhöra den genomgångsbromsade tågdelen och 3 den skruvbromsade. Tågdelarna bliva sål. 598 resp. 242 ton och skall bromskraften för vardera tågdelen bestämmas, som om den vore ett tåg för sig.

Vid bromstal 28 erfordras för 598 ton 170 bromston, får dock inkpl intill 295 under förutsättning, att bromskraften ej härigenom blir allt för ojämnt fördelad. För den skruvbromsade tågdelen erfordras 70 bromston, men, alldenstund samtliga dessa bromsvagnar äro lastade, blir den använda bromskraften här 75 ton. Vid bestämmandet av bromsvagnarna skola dessa i möjligaste mån jämnt fördelas och hänsyn tagas till, att högst 90 ton får medföras efter sista medverksam broms försedda vagnen. Nödbromsanordning skall vara tillgänglig för tågps. enl. § 40 mom 9.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 37.

Ett malmtåg består av 20 lastade M-vagnar (å 41,6 ton), 5 tomma M-vagnar (å 10,4 ton) och 1 CF (8 ton). Samtliga M-vagnar äro försedda med malmtågsbroms och CF-vagnen med KKP. Ledningstrycket är 4 kg/cm². Bromstalet är 20. Huru stor bromskraft finnes och skall användas?

Svar:

Finnes 312 bromston, erfordras 180. Dock får i detta fall inkpl alla 312 enl. förutsättningarna i § 40 mom 1 sista stycket. Å de 5 tomma M-vagnarna får broms icke inkpl. (Nödbromsanordning enl. § 40 mom 9).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 38.

I slutet av ett persontåg med största hastighet av 90 km./tim. inkopplas 1 Co (vikt 32 ton) och 2 G (vardera vägande 23 ton). Dessa 3 vagnar hava icke genomgående broms. Vad är att iakttaga med avseende på tågets bromsning?

Svar:

(Förutsätter att de 2 G gå sist i tåget samt att vagnen omedelbart före Co-vagnen är försedd med verksam genomgående broms).

Enl. best. i § 40 mom 6 får högst 45 ton (4 axl.) medföras efter sista med verksam broms försedda vagnen och måste därför endera av de två G-vagnarna vara bromsbemannad. Äro v. försedda med ledning, skola de anslutas till luftledningen.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 39.

I ett godståg, tillhörande bromsgrupp III finnes en F-vagn med enkammarbroms utan mellanventil. Vilken bromskraft erhålles från denna vagn?

Svar:

Om tågets ledningstryck är 1,6 kg. ingen bromskraft. Om tågets ledningstryck är 4 kg. 12 bromston.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 40.

Ett lokalgodståg består av följande vagnar: 3 G (var och en med vagnvikt 8,7 + lastens vikt 10,6 ton) ledning, 2 G (6,4 + 8,3 ton) KKG, 1 N (5,9 + 14,7 ton) KKG, 7 N (6,3 ton tomma) ledning, 1 O (7,7 + 4,8 ton) KKG, 2 I (8,2 ton tomma) KKG, 2 kursvagnar (9,6 + 5,9 ton) KKG, 10 G (8,6 ton tomma) ledning, 1 kursvagn (9,0 + 4,4 ton) KKG, 15 N (7,1 + 17,3 ton) ledning och 1 CF (11,4 ton) KKP. Största hastighet 50 km./tim. Lutning 10:1000. Huru stor bromskraft erfordras och finnes? Vilket läge skola omställningsanordningarna intaga?

Svar:

Erfordras 140 bromston, finnes 115 bromston. "1 O", "2 I", "2 ksv", "1 ksv" läget tom, övriga KKG läget last. CF läget "godst". (Enligt tillgänglig bromskraft kan tåget framföras med sth 40 km). Nödbromsanordning enl. § 40 mom 9.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 41.

I ett tåg med en största hastighet av 80 km./tim. medföras efter sista genomgångsbromsade vagnen 10 vagnsaxlar, försedda endast med ledning och med en sammanlagd vikt av 100 ton. De två sista vagnarna, vägande 40 ton, ha va ej heller skruvbroms. Får tåget framföras med nämnda hastighet, om bromskraften av KKP är tillräcklig för hela vagnvikten, och vad är att iakttaga med avseende på bromsningen?

Svar:

Nej; tågets största tillåtna hastighet blir 60

km. p. g. a. att mer än 90 ton medföres efter den sista med *verksam genomgående broms* försedda vagnen.

Å en av ledningsvagnarna måste dock skruvbroms bemannas, så att högst 90 ton medföres efter den sista med *verksam broms* försedda vagnen.

Den genomgångsbromsade tågdel sträcker sig t. o. m. den 6:te ledningsaxeln. Då dessa 6 ledningsaxlar borträknas från de 10 ledningsaxlarna à 100 ton, återstår sålunda mindre än 90 ton och behöver tåget alltså i bromsningshänseende icke uppdelas i en kraft- och en skruvbromsad tågdel.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 42.

Kan tågbefälhavaren, om så skulle erfordras, få bemanna en skruvbroms i det i föregående exempel omförmälda tåget?

Svar:

Ja, under förutsättning att nödbromsanordning är åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tåg tågsp.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 43.

Hur stor är bromskraften hos en CF-vagn, som medföres i ett malmtåg med ledningstryck av

a) 4 kg/cm²

b) 1,6 kg/cm²?

Svar:

- a) 12 ton.
- b) 0 ton.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 44.

Får påskjutning anordnas av ett tåg, i vilket utom framförande lok finnas två overksamma lok?

Svar:

Ja; enligt § 41 intet hinder härför.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 45.

Erfordras skyddsrum i ett tåg med största hastighet 60 km/tim, vars vagnvikt är 425 ton och i vilket närmast efter tågloket framföres ett overksamst lok, vägande 75 ton?

Svar:

Ja.

Utlåtande: Teoretiskt rätt. Men enär vagnarna ej väga mer än 350 ton, erfordras intet skyddsrum. Risken för sammanpressning är ej större än om båda loken vore arbetande.

FRÅGA N:R 46.

Får en fångvagn framföras närmast lok?

Svar:

Ja. Enl. såo intet hinder. (Viss inskränkning för tvåaxliga vagnar i str 234 art 4).

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 47.

Är det tillåtet, att i ett tåg med 70 km:s hastighet en tvåaxlig vagn med KKP är inkopplad så, att den har två tvåaxliga vagnar med endast ledning på båda sidor?

Svar:

Ja, under förutsättning att de två sista ledningsvagnarna gå sist i tåget.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 48.

Kunna två eller flera par stångkopplade vagnar få framföras i samma tåg?

Svar:

Ja. Det torde dock bemärkas, att varken å de stångkopplade eller efterföljande vagnarna broms får vara verksam, varför vikten av de stångkpl incl. event. efterföljande vagnar begränsas till högst 90 ton.

(Får inkpl i tåg med högst 50 km. sth och med placering enl. § 43 mom. 6.)

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 49.

Vad är att iakttaga vid sammanväxlingen av ett godståg, i vilket skall framföras bl. a. CF-vagn med påfyrad kamin, vagn lastad med eldfarlig olja, vagn lastad med explosiv vara av I klass och öppen vagn med lättantändligt gods?

Svar:

Förutsätter att tåget medför resande samt är

hänförligt till i Bih. II § 50 m. 6 och bih. I § 72 nämnt tåg. (str. 1).

Tåget sammansättes t. ex. sålunda: Lok, ö med lättant. gods, 1 vagn, CF med påfyrad kamin, 3 vagnar, v. med expl. vara I kl., 3 vagnar, v. med eldfarlig olja.

Den öppna vagnen med lättant. gods täckt enl. best. i str I. Grupperna av "1 vagn" samt "3 vagnar" skola vara tomma eller lastade med ej lättant. gods, eldf. olja, expl. vara eller påfyrad eldstad.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 50.

Under växling skadas växeltungan i en växel, liggande i tågspår. Vad har stationsföreståndaren att iakttaga?

Svar:

Därest felet är av den beskaffenhet, att tåg icke kan framgå över spåret eller kan framgå med varsamhet, skall, därest så anses påkallat, stopp- resp. varsamhetssignalering anordnas. Infartssignalen skall, i det fall körsignal event. givits till tåg för gång å detta spår, återställas till stopp. Lokf. unr i förekommande fall. I övrigt vidtaga erforderliga åtgärder för trafikens besörjande under den tid reparationen pågår. Unr banmästaren för felets snara avhjälpande. Företaga vederbörl. utredning beträffande skadans uppkomst.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 51.

Vilka olika ändamål tjäna "Plan för säkerhetstjänsten" och "Tågvägsbeskrivning"?

Svar:

Planen för säkerhetstjänsten avser att noggrant angiva huru de göromål, som tillkomma tkl (stva), tågvägsklargörare, tågvägsinspektör, signalvakt, skola fördelas på olika tjänstgöringsturer och tjänstemän.

Tågvägsbeskrivningen tjänar till ledning vid utförande av tågvägsinspektionen och skall upprättas för varje tågväg, som ej fullständigt tryggas av växel- och signalsäkerhetsanläggning.

I densamma skall angivas de lägen resp. ställningar, som skola intagas av skyddsväxlar, spårspärrar, vattenkranar etc. för att tågvägen skall vara betryggad.

Tågvägsbeskrivningen skall å st. anslås i signalkurar, tåg x o. d. samt delgivas tjänstemän, som klargöra, betrygga eller inspektera tågväg.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 52.

Varför skall tågvägs klargörande och inspekterande i regel utföras av olika personer?

Svar:

Större säkerhet vinnes om en tjänsteman klargör samt en annan inspekterar tågvägen.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 53.

Vilken betydelse har överlämningsboken ur säkerhetssynpunkt?

Svar:

Enär alla order rörande särskilda tåganordningar eller andra order och meddelande, som röra tkl (stva, plv) (i vissa fall även i ställverks- hus) verksamhet skola antecknas i överlämningsboken och såväl den avlöste som den avlösande tkl (stva, plv) vid varje vaktombyte i överlämningsboken skall anteckna sin signatur, erhålles större säkerhet för att vederbörliga anordningar bliva iakttagna.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 54.

Varför skall tågklarare hava sin uppmärksamhet riktad på tåget under dess in- och utgående inom stationen?

Svar:

För att efterse om någon signal gives från tåget eller om något finnes att iakttaga med avseende på tåget.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 55.

Vilka order och underrättelser till tåg få ej meddelas muntligt å den driftplats, som ordern eller underrättelsen avser?

Svar:

Mötesorder samt i § 7 nämnda underrättelser.

Utlåtande: Rätt. (D. v. s. både ändrat, nytillkommet och upphävt möte.)

FRÅGA N:R 56.

Vid en station, där övergången till plattformarna äger rum i banans plan, är spår 2 huvudtågväg samt spår 3 och 4 sidotågvägar. Till stationen ankommer kl. 9,30 ett lokalgodståg medförande resande, kl. 9,50 ett persontåg, varjämte stationen kl. 9,54 passeras av ett snälltåg. På vilka spår böra tågen intagas? Har tågklareren något särskilt att iakttaga beträffande tågens intagande?

Svar:

Lokalgodståget (9,30) intages å spår 3, persontåget (9,50) intages å spår 4, snälltåget intages å spår 2. Innan persontåget intages, har lokalgodståget växlats så, att vägoövergången är fri för resandes från persontåget gång från tåget. Innan körsignal gives för snälltåget, har bevakning event. avspärrning enl. § 58 anordnats för spår 2.

Utlåtande: Rätt. Synes lämpligare intaga lgt å sp. 4, enär annars risk kan förefinnas för att resande från pt taga sig väg över eller under lgt och komma ut i sp. 2.

FRÅGA N:R 57.

När får körsignal från utfartssignal visas åt genomfartståg?

Svar:

Körsignal från utfartssignal skall åt genomfartståg, som icke skall kvarhållas å stationen, givas omedelbart, innan körsignal visas från infartssignalen. Åt genomfartståg, som skall kvar-

hållas å stationen (§ 74), gives körsignal från utfartssignalen först sedan hindret undanröjts.

(Åt genomfartståg, som beräknas avgå tidigare än 5 min. före tdt-tiden (§ 67 mom. 5 anm. 2), skall stoppsignal visas från utfartssignalen, intill dess 5 min. återstå till den tdt-enliga avgångstiden.)

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 58.

Får tågklarerare giva signalvakt följande uppdrag: "Körsignal först åt tåg 2 och, sedan detta inkommit, åt tåg 4"?

Motivera svaret!

Svar:

(Förutsätter tågen ankomma från olika linjer.) I det fall tågen skola ingå å tågvägar, som äro antingen oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, kan dylikt uppdrag givas, enär det i nämnda fall enligt § 57 även är tillåtet intaga tågen samtidigt.

Äro tågvägarna emellertid icke så beskaffade, är dylikt uppdrag ej tillåtet. Uppdrag att giva körsignal skall i detta fall givas för varje särskilt fall, enär tkl givetvis, sedan tåg 2 inkommit, skall hava möjlighet att, innan tåg nr 4 erhåller körsignal, förvissa sig om, att såväl infarts- som utfartstågvägen befunnits klar och betryggad samt att även i övrigt allt är klart för tåg 4 framsläppande, vilken möjlighet fräntages honom, om signalvakten fått det ifrågasatta uppdraget. An-

ordningarna i ställverk samt föreskrifterna ang. utlösning av inrättning för tågvägens förregling innebära också, att dylikt uppdrag ej är medgivet i sist angivna fall.

Utlåtande: Rätt. Äro tågvägarna oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, men tkl i allt fall anser, att tågen ej böra intagas samtidigt, torde detta väl bero på några förhållanden inne å stationen (övergångar el. dyl.). Det synes då ej lämpligt att giva signalvakten ett sådant uppdrag, varigenom tkl ej har tågen fullst. i sin hand.

FRÅGA N:R 59.

På vad sätt tryggas, att växel i tågväg icke omläggas under tågs gång genom densamma?

Svar:

Om förregling icke är anordnad eller är ur bruk: Genom att växlar äro låsta eller bevakade (gäller även medväxlar, då sth över 40 km.)

Om förregling är anordnad (i bruk): Genom tågvägsspärr, tågvägslås eller elektrisk tågvägsförregling, därest växel är förreglad i signalledning genom signalens bibehållande i körställning samt genom växelspärren.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 60.

Ett genomfartståg, åt vilket körsignal med in-

fartssignal redan givits, skall kvarhållas å stationen för tågmöte. Vad är att iakttaga med avseende på infartssignalens manövrering?

Svar:

Ordern om körsignal skall av tkl återkallas och skall tkl förvissa sig om, att infartssignalen blivit återställd till stopp. (Därest tågvägen skall upplösas får detta icke ske, förrän visshet vunnits, att tåget — i det fall lokf. möjligen iakttagit körsignalen — stannat). Sedan stoppsignal inne på stationen anordnats mot tåget medelst utfartssignal eller, om sådan ej finnes, medelst signalredskap enl. § 74 mom. 2 och lokf. givit signalen "jag är beredd att stanna å stationen", får körsignal givas från infartssignalen.

I det fall att å stationen finnes utfartssignal försedd med försignal, skall utfartssignalen hållas till stopp och körsignal från infartssignalen givas i vanlig ordning.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 61.

Ett tåg skall tillfälligtvis intagas å sidofågväg, för vilken körsignal med infartssignalen ej kan visas. Föraren har härom icke underrättats å en föregående station. Vad är att iakttaga vid tågets intagande å stationen?

Svar:

Då körsignal ej kan visas till sidotågväg p. g. a. säkerhetsanläggningens beskaflenhet, skall infartssignalen sättas ur bruk (lyktorna hållas dock

tända i vanlig ordning till stopp) och stoppsignal med huvudsignaltavla resp. handsignallykta eller dvärgsignal anordnas å eller vid infartssignalen.

När tåget får intagas, visas med resp hjälpsignal (enl. här ovan nämnda) körsignal och visas samtidigt signal till växlingsrörelse av tjänsteman placerad invid infartssignalen. Växlingssignalen innebär i detta fall, dels unr till lokf. att infartssignalen är ur bruk, dels att tåget skall intagas å annat spår än det föreskrivna.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 62.

Varför skall signalering ske med huvudsignaltavla resp. handsignallykta å utfartssignal, då stoppsignal icke kan visas åt tåg med fast uppehåll, men däremot ej, då körsignal ej kan visas?

Svar:

Då stoppsignal icke kan visas, måste signalering ske medelst huvudsignaltavla resp. handsignallykta, enär utfartssignalen normalt skall visa stoppsignal och det dessutom för säkerhetens betryggande är nödvändigt, att signalering i detta fall anordnas, så att stoppsignal kan visas, intill dess förutsättningarna för körsignals givande föreligga. Då körsignal ej kan visas, erfordras icke dylik hjälpsignalering, alldenstund utfartssignalens normalställning (stoppsignal) då förefinnes samt någon fara för säkerheten icke föreligger i detta fall.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 63.

Behöva lyktorna i flera bredvid varandra stående semaforer vara tända samtidigt eller är det tillräckligt med den semafor, med vilken signal skall visas?

Svar:

Förutom i semafor tillhörande den tågväg, som skall användas, erfordras att lyktorna äro tända endast i sådan semafor, som i tj-tdt för tåget finnes angiven i signalbild för in- eller utfart.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 64.

Huru skall i olika fall inspektion av tågväg fullgöras för kontroll därav, att växlarna äro rätt lagda m. m.?

Svar:

(Förutsätter att endast i § 55 mom 3 a angivna inspektion avses).

Tkl (stva) eller annan av Ti förordnad tjänsteman skall kort före varje tågs ankomst eller avgång utföra tågvägsinspektion och skall å station, där förregling ej finnes eller är ur bruk, därvid tillses, att ifrågakommande tågvägs- och skyddsväxlar samt spårspärrar äro rätt lagda och i föreskriven utsträckning låsta eller bevakade, att anliggande tunga i motväxel sluter väl intill sin stödräl och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl samt att spårspärssignaler, vändskivor, skjutbord, lyftkranar och vattenkranar äro rätt ställda. Å annan sta-

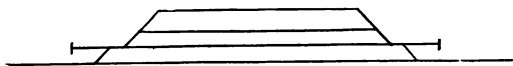
tion må denna inspektion, då så är möjligt, fullgöras genom inspektion av ifrågakommande manövrerings- och låsanordningar i ställverk eller genom att tillse, att förekommande blockerings- eller frigivningsapparater för tågvägarna handhåves på föreskrivet sätt. För sådan tågväg, som fullständigt tryggas genom växel- och signalsäkerhetsanläggning, anses denna del av inspektionen verkställd, när vederbörlig körsignal kan visas.

Om huvudsignal ej kan ställas till kör för tågväg med förregling, skall tågvägsinspektion ske som om förregling ej finnes.

Den inspektion, som avser kontroll å läget av medväxel i utfartstågväg, som ej är förreglingsbar med utfartssignal, anses fullgjord, när växel- eller ställverksvakt genom signalen "klart" eller muntligen till tkl eller tågvägsinspektören anmält, att växeln intager rätt läge.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 65.



Å ovanstående bangård saknas växelförregling. Kan växling å densamma få äga rum oberoende av tågs ankomst? I så fall under vilka villkor?

Svar:

I det fall att tåget skall ingå å huvudtågvägen (spår 1) — varvid förutsättes att de å spår 2

befintliga skyddsväxlarna ligga i för tågvägen skyddande lägen, låsta eller bevakade — får växling ske å spår 2, 3 och 4 oberoende av tågets ankomst.

Dessutom kan enligt stationsföreståndarens medgivande för undvikande av menlig tidsförlust växling få äga rum strax bortom infartstågvägs slutpunkt före och under tågs med fast uppehåll ingående å stationen, varvid lokf. dock skall unr i de fall § 73 mom 1 angiver.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 66.

Får tågvägsinspektör lämna tillstånd enligt § 56, mom. 3 till växling i tågväg 3 minuter före väntat tågs ankomst?

Svar:

Nej, dylikt tillstånd får lämnas endast av tågklareren.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 67.

Varför skall spårs egenskap av säkerhetsspår vara angivet i "Plan för säkerhetstjänsten"?

Svar:

För att på tydligaste sätt tillkännagiva för vederb. personal spårets egenskap av säkerhetsspår.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 68.

Får å en oförreglad station ett tåg avsändas, innan ett mötande genomfartståg fullständigt passerat stationen?

Svar: Ja, i det fall tågvägarna äro oberoende av varandra.

Utlåtande: Ja, i det fall tågvägarna äro oberoende av varandra, efter det genomfartståget passerat den eller de växlar, som det andra tåget har att befara vid utfarten.

FRÅGA N:r 69.

Varför skall infartssignalen hava återställts till stopp, innan anmälan "O in" avlåtes?

Svar:

Körsignal får endast givas för varje särskilt fall och skall det säkerställas, att stationen skyddas för varje ankommande tåg av infartssignal i stoppställning, intill dess förutsättningarna för körsignals givande för tåget ifråga förefinnes.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 70.

Hur skall tåganmälan ske vid dubbelspårsdrift mellan A och B för tågen 2 och 4, om

- a) tåg 2 haft påskjutning till en punkt mellan A och B.
- b) en vagnuttagning ägt rum mellan tågen ifråga?

Svar:

(Förutsätter A och B äro tamst.)

a) *Å lin. utan linjeblockering eller med dylik ur bruk, samt å lin. med linjeblockering i bruk.*

För tåg 2 enkel tåganmälan med tillägg av "med pålok till N". Först sedan anmälan "pålok från N in" erhållits från A, får B anmäla "2 in".

För tåg 4 fullständig tåganmälan.

b) *Å lin. utan linjeblockering eller med dylik ur bruk:*

För tåg 2 enkel tåganmälan. (Vidare skall utväxlas hinderanmälan med angivande av spår å vilket hindret förekommer samt återkallande av hinderanmälan.)

För tåg 4 enkel tåganmälan.

Å linje med i bruk varande linjeblockering:

För tåg 2 "2 in" från B. (Vidare skall hinderanmälan med angivande av spår å vilket hindret förekommer samt återkallande av hinderanmälan utväxlas).

För tåg 4: "4 in" från B. Dock kan även denna anmälan bortfalla enl. Dc beprövande.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 71.

Varför skall tågbefälhavare och förare underättas om tåganmälningskyldighet enligt § 60.

Svar:

För att säkerställa: 1) att tåget ej får avgå från driftplatsen ifråga, förrän vederb. avgångssignal erhållits.

2) att, i det fall infartssignalen vid tågets ankomst till driftplatsen ifråga visar stopp och ingen tjm finnes tillstädes och lokf. enl. § 72 mom. 11 infört tåget å stationen, tkl (plv) skall tillkallas. Därest detta ej lämpligen kan ske, skall tbfh pr telefon utväxla tåganmälan för tåget samt, sedan detta skett, härom unr lokf. och giva avgångssignal.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:r 72.

Får förare å i tjänst varande elektriskt lok avlägsna sig från loket?

Svar:

Ja, i det fall att han omöjliggjort lokets igångsättning av obehörig person.

Utlåtande: Och annan person övertagit bevakningen av loket. (§ 64, mom. 2 gäller även elektrolok).

FRÅGA N:R 73.

På vad sätt kontrollerar föraren, att bromskraften är tillräcklig?

Svar:

Tbfh (st.-tjm. enl. § 99) överlämnar härför

till lokf. en uppgift upptagande vagnvikt och bromskraft för dels axlar tillhörande genomgångsbromsade tågdelen, dels icke tillhörande.

Dessutom angivas antal axlar och vagnvikt för obromsade axlar efter sista bromsade.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 74.

Vad menas med obemannad driftplats?

Svar:

Sådan driftplats, där personal icke finnes placerad för att biträda vid tågens expedierande, utan detta arbete ombesörjes av tågps.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 75.

Vem ansvarar för att tåg ej avgår från station, innan möteståg dit inkommit?

Svar:

Tkl., tbfh. och lokf. samt i de fall, då lokf. även tjänstgör tbfh, biträdet.

Utlåtande: Rätt. (tbfh. dock endast betr. tåg, som gör uppehåll å stationen.)

FRÅGA N:R 76.

I vilka fall får tåg, som stannat å linjen, åter sättas igång utan att avgångs- eller växlingssignal gives?

Svar:

Då tåget stannat för stoppsignal från huvudsignal eller densamma ersättande signalmedel och körsignal sedan visas,

då tåget stannat för kol- eller vattentagning,

då tåget stannat för slangbrott å tryckluftledning,

då tåget å enmansstation på muntlig order införes å driftplatsen förbi infartssignal i stoppställning enl. i § 72 mom. 1, anm. 1 angivna fall,

om tåget stannat för infartssignal i stoppställning i § 72 mom. 11 och 12 samt § 92 mom. 1 angivna fallen,

då tåget stoppats för utförande av växelinspektion enligt § 91 mom. 3.

Vid svarets avgivande har hänsyn icke tagits till tåg utan särskild tbfh. (Om avgångs- eller växlingssignal vid dylikt fall skall givas av tbfh, så kan ju densamma ej lämpligen givas av lokf. till sig själv, utan måste bortfalla.)

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 77.

Ett tåg. som enligt tjänstetidtabellen har en största hastighet av 90 km/tim, framföres tillfälligtvis av T-lok (sth 75 km/tim.). Skall order om nedsatt hastighet givas förare och tågbefälhavare?

Svar:

I det fall att förutsättningarna för tåget i öv-

rigt medgiva 90 km. sth, erfordras icke order i förevarande fall, alldenstund lokf. ej får framföra *loket* med mer än 75 km.

Förefinnes det emellertid samtidigt andra skäl för att den sth (90 km.), som tjtadt föreskriver, ej får tillämpas t. ex., att tågsammansättningen eller bromskraften kräver lägre sth, erfordras tydliga order härom, enär T-loket ju vid någon mellanstation kan bliva utbytt mot t. ex. ett B-lok.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 78.

Vilken är största tillåtna hastigheten i en 2000 m. lång lutning om 14 : 1000, om i den samma först förekommer 800 m. rakspår, därefter en 400 m. lång kurva med 400 meters radie och slutligen en 800 m. lång kurva med 600 meters radie? Efter lutningen följer horisontal- och rakspår. Hastigheten får med hänsyn till banans beskaffenhet i övrigt uppgå till 90 km/tim.

Svar:

Å den först nämnda sträckan à 800 m. är sth 80 km., å kurvan 400 m. med 400 m. radie är sth. 75 km., å kurvan 800 m. med 600 m. radie skulle sth utgöra 80 km., men enligt best. i § 69 mom. 2 a, sista punkten får sth här börja uppökas till den sth, som är medgiven å närmast följande bansträcka, nämligen 90 km.

Största tillåtna hastighet blir alltså å resp. sträckor:

"800 m." — sth 80 km.,

"400 m." — sth 75 km.,

"800 m." — sth 90 km.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 79.

Vad har tågbefälhavare att iakttaga, om slangbrott inträffat å linjen?

Svar:

Tbfh skall, innan han lämnar sin vagn, öppna nödbromskran eller slangkoppling för att säkerställa tågets fastbromsande.

Sedan tbfh efter verkställt slangutbyte återkommit till sin vagn och allt i övrigt från hans sida är klart för avgång, stänger han nödbromskranen resp. slangkopplingen, så att fullt tryck erhålles i huvudledningen, varefter tåget kan fortsätta.

Under pågående slangbyte skola kopplingskrannarna vid brottstället icke stängas utan bibehållas i öppet läge.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 80.

När gives å station stoppsignal till tåg under natten med handsignallyktas röda sken?

Svar:

1) Vid fara,

2) då det föreligger hinder för genomfartstågs avgång eller för tåg med behovsuppehåll annat hinder för tågets avgång än trafikutbyte (§ 74) och tåget skall intagas å stationen, innan hindret undanröjts, skall stoppsignal under natten givas med handsignallyktas röda sken (genomfartståg, som å en föregående st. erhållit order om uppehåll, betraktas såsom tåg med fast uppehåll.)

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 81.

Varför skall i § 72 mom. 9 omnämnd stoppsignal givas med signalgivarens armar eller ofärgat sken?

Svar:

Alldenstund både stopp- och avgångssignal till tåg med fast uppehåll i mörker givas med grönt sken, har i detta fall, då tåget ej skall bringas till stopp, för undvikande av missuppfattning föreskrivits, att stoppsignalen skall givas med ofärgat sken, och för likformighets vinnande, har det föreskrivits, att under dagen denna signal skall givas med signalgivarens armar.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 82.

Varför kan underrättelse enligt § 73 mom. 1

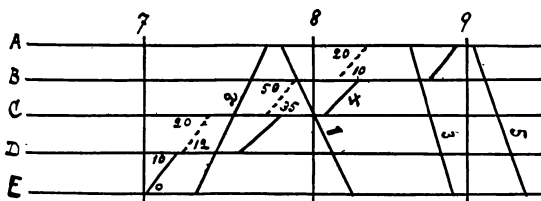
ej behöva lämnas till genomfartståg, om samtidigt hinder enligt § 74 mom. 1 föreligger?

Svar:

Enär körsignal till tåget i detta fall gives först sedan lokf. givit signalen "jag är beredd att stanna å stationen", har lokf. uppmärksamats på, att tåget skall införas med sådan försiktighet, att lokf. vid behov skall kunna bringa tåget till stopp, när detsamma kommit innanför stationsgränsen.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 83.



Tåg 4 skall en dag läggas i det prickade läget enligt ovanstående. Huru lyder ordern härom? Vilka underrättelser skola lämnas till övriga tåg?

Svar:

Förutsätter, att den ändrade tjdtd delgives tåget i D.

D—A (därest någon av dessa st. ej är unr.-st., skall ordern ställas även till unr.-st.)

Tåg 4 skall idag gå från D till A enligt ändrad tjdtd sålunda:

D avgår 7,12,

C ank. 7,20 förbigås av 2 avg. 7,35,

B ank. 7,50 möter 1 avg. 8,10,

A ank. 8,20,

Tågen 3 och 5 möta 4 i A.

Underskrift.

Tåg 1 erhåller i A genom utdrag av den ändrade tjttdt order om mötet med 4 i B.

Tåg 3 erhåller i A genom utdrag av den ändrade tjttdt order om mötet med 4 i A.

Tågen 2 och 5 ingen order.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 84.

Varför får ej verkställighetsorder angående ändrat tågmöte avsändas, innan underrättelse om mötesändringen delgivits förare och tågbefälhavare å det tåg, som skall kvarhållas, därest detta inkommit?

Svar:

För att säkerställa tågets kvarhållande för mötet.

Det kunde inträffa, att lokf. eljest missuppfattade någon signal och avgick från stationen, men sedan ordern delgivits tåget, ansvara förutom tkl även lokf. och tbfh för, att tåget ej avgår, förrän möteståget inkommit.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 85.

Just som ordern angående ändrat tågmöte

mottagits, visar det sig, att det tåg, som skall kvarhållas, är i omedelbar närhet av infartssignalen. Vad har tkl att iakttaga, om det ankommande tåget är

- a) uppehållståg
- b) genomfartståg?

Svar:

a) Då det gäller tåg med fast uppehåll, får körsignal givas i vanlig ordning (därest spårändring erfordras p. g. a. mötet, delgives dock tåget detta utanför st.).

Unr. vederb. stationsps. om mötesändringen, utskriva mötesordern till tåget samt därefter underteckna verkställighetsordern.

b) Vederb. stationsps unr. om mötesändringen och därest order om visande av körsignal redan givits, skall denna återkallas och skall tkl förvissa sig om, att infartssignalen ställts till stopp,

stoppsignalering anordnas inne å stationen enligt § 74 mom. 2 och tåget intages enligt nämnda paragrafs mom. 2 och 3,

utskriva mötesordern till tåget.

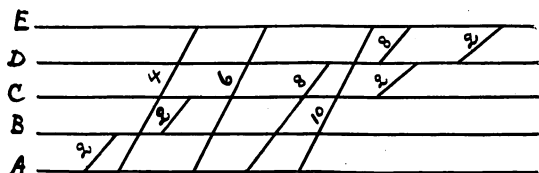
Tkl bör dock i detta fall, då tåget vid förläggningsorderns mottagande befinner sig så nära stationen, först förvissa sig om, att tåget verkligen bringats till stopp, innan verkställighetsordern undertecknas.

Därest utfartssignal försedd med försignal finnes å stationen, skall körsignal från infartssignalen givas i vanlig ordning och utfartssignalen ställas till stopp.

Även i sistnämnda fall bör dock tkl med hänsyn till ovan anförda avvakta tågets stoppande, innan verkställighetsordern undertecknas.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 86.



En dag utfärdas följande order och i nedan angiven ordning:

- 1) A. Låt tåg 2 gå efter 4 till B.
- 2) A. Låt tåg 8 gå efter 10 till D.
- 3) B. Låt tåg 2 gå efter 10 till C.

I vilken ordning skola tågen framgå mellan A och B, B och C, C och D resp. D och E?

Svar:

Mellan A och B: Tåg 4, 2, 6, 10, 8.

Mellan B och C: Tåg 4, 6, 10, 2, 8.

Mellan C och D: Tåg 4, 6, 10, 8, 2.

Mellan D och E: Tåg 4, 6, 10, 8, 2.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 87.

Å dubbelspårssträckan A—D ligga mellanstationerna B och C. Order utgår till A och D, att enkelspårdrift skall äga rum fr. o. m. tåg 1 och tillsvidare. Tågen komma att utgå å höger-

spår från A. Vad har tågklareraren i A att iakttaga.

Svar:

Kvittera ordern, om den ej mottagits personligen av tkf,

vidarebefordra tågl. order till B och C samt unr.-st.,

ombestyr att tågspår å tåg, som utgå å högerspår från A mot D, om möjligt å en föregående station, mot kvitto erhålla bestyrkt avskrift eller utdrag av tågl. order,

iakttaga event. bevakning genom banmästarer av automatisk signalanordning vid vägovergång enl. § 81 mom. 6,

banbevakningens underrättande, eller order till tåg i resp. fall,

utväxla utförlig tåganmälan för alla tåg, som framgå under enkelspårdriften samt de tåg, som efter dubbelspårdriftens återupptagande först framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårdriften som det andra spåret.

(Särskild avfattning fastställd för tåganmälan för det första tåget å högerspår, enl. § 59 mom. 7.)

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 88.

Sedan anledningen till enkelspårdriften bortfallit, erhåller tågklareraren i D meddelande här-om. Vad har tågklareraren i D att iakttaga?

Svar:

Efter överenskommelse med A bestämma dubbelspårsdriftens återupptagande. Meddelande härom enligt följande formulering: "Dubbelspårsdriften A—D återupptages fr. o. m. tåg 00" delgives omedelbart stationerna A, B, C, unr.-st. och tågl.

Station, som event. anmodats delgiva tågps tågl order, unr. även. Utförlig tåganmälan utväxlas även för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som det andra spåret.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 89.

Å en viss underrättelsesträcka ske de regelbundna påringningarna kl. 7 och kl. 13. Order erhålles kl. 14 om ett extratågs gång över sträckan mellan kl. 16 och 17. Vad är att iakttaga med avseende på banbevakningens underrättande och därmed sammanhängande åtgärder?

Svar:

Då tåget skall framgå över sträckan å sträckvakternas och ledningsvakternas *arbetstid*, men dessa ej kunnat underrättas av unr.-st. vid den regelbundna påringningen, skall unr.-st. ombestyras, att lokf och tbfh å tåget underrättas härom, innan tåget utgår å ifrågavarande underrättelsesträcka. Tåget skall då framföras med skärpt uppmärk-

samhet från tågps sida samt med sth 40 km. resp. å bansträcka med obehindrad utsikt, 60 km. varjämte signalen "tåg kommer" skall givas vid vägövergångar och andra ställen å banan, där fara företrädesvis kan vara för handen.

Är tiden kl. 16—17 ifrågavarande dag ej sträck- och ledningsvakternas arbetstid, erfordras *icke* order till tåget, att nämnda banpersonal ej blivit underrättad.

Därest större motordressin befinner sig å unr.-sträckan under tiden 16—17 och ej erhållit underrättelse om tåget, skall motorföraren underrättas av unr.-st. Därest så ej kan ske, skall tåget underrättas enl. best. i § 34 mom. 7, anm. 1.

Beträffande underrättelse till ps vid blockposter, bevakade last- och signalplatser, vägvakter, vakter vid rörlig bro och banvakter med fast postställe å stationssträcka, skola dessa *alltid* underrättas av resp. station, enligt § 82 tabellen b och c (event. om Ti så bestämt av unr.-st.), sålunda oavsett, huruvida tåget framgår över sträckan å arbetstid eller icke.

Om dylik underrättelse ej kunnat delgivas, skall lokf. och tbfh. härom underrättas med angivande av, vilka driftplatser resp. vakter, som ej fått underrättelsen.

Ang. tågets framförande i dylikt fall gäller vad här ovan sagts, då sträck- och ledningsvakterna ej blivit underrättade.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 90.

Ett tåg har nödgats stanna å linjen och uppehållet har varit så långt, att tågbefälhavaren utlagt knalldosor. Tåget skall enligt tidtabellen passera de närmaste stationerna i farriktningen. Skall tåget stoppa å närmaste genomfartsstation för den i § 83, mom. 1 omnämnda anmodan eller skall detta ske å närmaste uppehållsstation? Motivera svaret.

Svar:

Tåget skall härför stoppa vid närmaste, bevakade station. Nämda anmodan måste nämligen delgivas så snart som möjligt, enär eljest efterföljande, event. mötande tåg, mtdr m. m. kunde påköra knalldosorna, vilket särskilt för tåg bl. a. kan medföra avsevärd försening, enär tåget efter denna stoppsignal — om ingen finnes tillstädes för upplysnings givande beträffande stoppsignalen — i omkring 1 km. måste framföras långsamt samt med signalkarl före tåget, enl. best. i § 83 mom. 2 och 8.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 91.

Varför skall i § 83 mom. 4 omnämnd stoppsignalering utföras även framför tåget?

Svar:

Stoppsignalering måste i detta fall ske även framför tåget, emedan hjälptåget kan väntas anlända antingen från det ena eller det andra hållet.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 92.

Ett lokalgodståg avgår enligt tjänstetidtabellen från A kl. 9,10 och ankommer B kl. 9,23, samt gör å sträckan A—B uppehåll för växling vid en ständigt obevakad lastplats. Från B avgår mot A ett tåg kl. 9,24. Får A lämna villkorligt klart till B enligt § 59, mom. 6 för detta tåg?

Svar:

Nej, villkorligt klart får ej lämnas i detta fall, ty sedan lastplatsens huvudnyckel mot kvitto utlämnats till tbfh å lokalgodståget, skall tkl i A, snarast möjligt efter tågets avgång, avlåta hinderanmälan till B. Denna hinderanmälan återkallas först, sedan tbfh återlämnat huvudnyckeln till B. samt förklarat, att hinder ej föreligger för tågs framförande förbi lastplatsen. Först härefter får "klart" lämnas av A till B.

I det fall vederb. växlar och spårspärrar vid lastplatsen event. äro mekaniskt eller elektriskt förbundna med utfartssignalerna vid A och B, erfordras ej hinderanmälan, men får det oaktat "klart" ej lämnas, förrän tbfh återlämnat huvudnyckeln i B samt förklarat, att hinder icke föreligger för tågs framförande förbi lastplatsen

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 93.

Vad har tågklarare att iakttaga, om han ej kan tända lykta i huvudsignal och stationen skall vara obevakad för nästa tåg?

Svar:

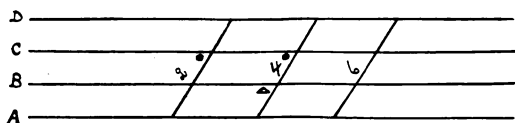
Å huvudsignalen skall körsignal med vinge eller vingar givas. Körsignal med handsignallykta anbringas å signalmasten (event. visas körsignal med dvärgsignal), varjämte tkl skall ombesörja, att unr om förhållandet gives till lokf. å en föregående st., om möjligt å ordergivningsstation.

Utlåtande: Å huvudsignalen skall körsignal med vinge eller vingar givas.. Tkl skall ombesörja, att unr om förhållandet (nämligen att körsignal icke visas) gives till lokf. å en föregående st., om möjligt å ordergivningsstation.

På detta sätt kommer § 92 och därigenom § 91 mom. 3 i tillämpning.

Körsignal med handsignallykta bör ej givas i detta fall, ty då måste tkl eller stva vara i tjänstgöring för att ansvara för att allt är klart å st.

FRÅGA N:R 94.



C är obevakad för tågen 2 och 4, B befriad från tåganmälningsskyldighet för tåg 4. Vilka tåganmälningar skola utväxlas för tågen 2, 4 och 6?

Svar:

"Fri genomfart i C" jämte anmälarens fullständiga namn anmäles av C till D och B. Se-

dan tåg 2 framgått, vidarebefordras denna anmälan av B till A. När tåganmälningsskyldighet för C åter inträder, inhämtar C antingen från D eller A upplysning om tågläget. Tåganmälan skall ske sålunda:

Å enkelspår utan linjeblockering, eller med dylik ur bruk.

För tåg 2: Utförlig tåganmälan mellan A och B, B och D. ("2 in" från D även till A).

För tåg 4: Utförlig tåganmälan mellan A och D.

För tåg 6: Utförlig tåganmälan mellan A och B, B och C, C och D.

Å dubbelspår, utan linjeblockering eller med dylik ur bruk.

För tåg 2: Enkel tåganmälan mellan A och B, utförlig tåganmälan mellan B och D. ("2 in" från D även till A.)

För tåg 4: Enkel tåganmälan mellan A och D.

För tåg 6: Enkel tåganmälan mellan A och B, B och C, C och D.

Å enkelspår med linjeblockering i bruk.

För tåg 2: "2 in" från B till A, utförlig tåganmälan mellan B och D. (D avlåter "2 in" även till A.)

För tåg 4: Utförlig tåganmälan mellan A och D.

För tåg 6: "6 in" från B till A, C till B, D till C.

Å dubbelspår med linjeblockering i bruk:

För tåg 2: "2 in" från B till A, utförlig tåganmälan mellan B och D (D avlåter "2 in" även till A).

För tåg 4: "4 in" från D till A.

För tåg 6: "6 in" från B till A, C till B, D till C.

Därest "Fri genomfart" ej anmäls från C, skall å dubbelspår utförlig tåganmälan utväxlas mellan A och D för tåg 4. Tåganmälan i det fall, att "Fri genomfart" ej erhållits, lyder sålunda: "Fri genomfart ej anmäld från C, eljest klart O", varjämte lokf skall härom unr.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 95.

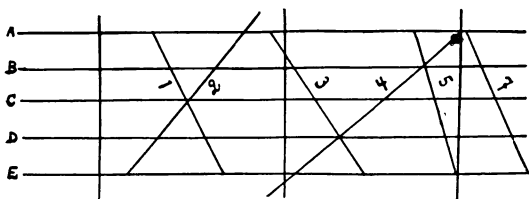
Huru skall tåganmälan ske för bispårståg?

Svar:

Såsom för tåg i allmänhet är fastställt.

Utlåtande: Rätt.

FRÅGA N:R 96.



Vilka möten skola angivas i tjänstetidtabellen för tågen 1, 2, 3, 4, 5 och 7?

Svar:

Följande möten skola angivas i resp. tjttdt, varvid förutsättes, att tåg 2 ank. till A inom en timme före tåg 5 tdt-enliga avgångstid från A:

I tåg 1 tjttdt: möte med 2 i C.

I tåg 3 tjttdt: möte med 2 i A och 4 i D.

I tåg 5 tjttdt: möte med 2 i A och 4 i B.

I tåg 7 tjttdt: möte med 4 i A.

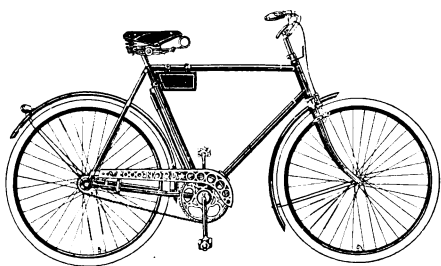
I tåg 2 tjttdt: möte med 1 i C.

I tåg 4 tjttdt: möte med 1 i E, 3 i D och 5 i B.

Utlåtande: Rätt.



NORDSTJERNAN POLSTJERNAN VESTA



VELOCIPEDER

*Erkända kvalitetsfabrikat
sedan nära 40 år.*

STANDARDUTRUSTADE
MED

BANCO FRIHJULSNAV

Lättgående — mjuk, effektiv bromsning.

WIKLUND S
STOCKHOLM

Med förtroende

ERIC BENGTSONS KAFFE
BILLGT MEN GOTT

kan varje husmoder
rekvirera, specerier,
konserver, charkute-
rier, torkade och fär-
ska frukter, SMÖR,
OST, ÄGG samt allt
som tillhör en välsor-
terad Norrlandsaffär.

Bästa inköpskälla av
grönsaker för våren
och sommaren, för
hösten SVENSK
FRUKT, samt alla
sort. ROTFRUKTER.

Begär pris-
lista och jäm-
för priserna.

VÖRDSAMT
ERIC BENGTSON
MOTALA

A N T E C K N I N . G A R.

LJUSDAL
LJUSDALS TIDNINGS TRYCKERI-AKTIEBOLAG
1 9 3 0