

KAP. VII.

TÅGS EXPEDIERANDE Å DRIFT-
PLATSER.

§ 45.

BEGAGNANDE AV TÅGSPÅR Å STATIONER.

1. Tågspår skola i allmänhet användas sålunda:

a) Genomfartståg skall intagas på i huvudtågväg ingående spår, där ej lokala förhållanden göra detta omöjligt.

b) Med fasthållande vid denna huvudregel skall vid korsning och förbigång mellan personförande tåg i regeln det enligt tidtabellen först inkommande tåget samt vid korsning eller förbigång mellan ett personförande och ett icke personförande tåg, det personförande tåget intages å ett spår, som är närmare stationshuset än det spår, varå det andra tåget intages.

c) Föreskriften under *b)* äger icke tillämpning å station, där allmänhetens tillträde till plattformar förmedlas genom tunnel eller bro.

2. Angående meddelande om tågspår, se föreskrifterna i § 22, pt 4 *i*), 8 och 9.

3. Har bestämmelse ej meddelats blockstation om det tågspår, som skall för visst tåg användas, äger tågexpeditör bestämma detta.

4. Tågexpeditör äger att undantagsvis, då omständigheterna så påkalla, frångå meddelad föreskrift beträffande tågspår och bestämma annat dylikt.

Huru tågspår skola användas.

Tågspår angivas i regeln i tidtabell.

Tågexpeditör äger i visst fall bestämma tågspår.

Tågexpeditörs rätt att avvika från meddelad bestämmelse om tågspår.

Meddelande i visst fall till stationspersonal angående tågspår. 5. Om tågspår icke är i tidtabell för extra tåg angivet eller om förut bestämt tågspår ändras, skall berörd personal å stationen genom tågexpeditörens försorg skriftligen eller muntligen underrättas om, vilket spår skall användas.

Meddelande i visst fall till tågpersonal angående tågspår. 6. Då tåg skall å en blockstation intagas å annat tågspår än det i tidtabellen angivna eller då tågspår ej finnes i tidtabellen angivet, skall tåget meddelas underrättelse om det tågspår, som skall begagnas, antingen, efter framställning av nämnda station, av en föregående blockstation, där tåget har fast uppehåll, eller, om så ej kunnat ske, utanför ifrågavarande station.

Skall underrättelsen meddelas av den station, ordern gäller, sker detta muntligen.

När underrättelsen meddelas å en föregående station, sker detta, på sätt i § 51 säges, genom varsamhetsorder eller, om tillika korsnings-(förbigångs-)order till tåget där skall givas, å sistnämnda order.

§ 46.

VÄXLARS OCH SPÅRSPÄRRARS LÄGE OCH HANDHAVANDE.

Normalläge för växlar och spårspärrar. 1. För varje växel och spårspärr finnes ett normalläge bestämt (B. F., § 07, pt 1), vilket skall för vederbörande personal särskilt bekantgöras, såvida det icke framgår av omställningsanordningen.

Varje växel och spårspärr är försedd med nummer (B. F., § 07, pt 1).

Växelkloten å lokalt omläggbara växlar äro målade till hälften i rött och till hälften i vitt sålunda, att i normalläge den vita sidan ligger upp. (B. F., § 07, pt 2).

Normalläget å centralt omläggbara växlar och spårspärrar framgår av vederbörande växelhävstångs resp. spårspärrhävstångs läge (se Asb., § 5, pt 5).

När växel i tågspår skall ligga i normalläge. 2. Växel i tågspår skall ligga i normalläget, då den icke skall användas i det andra läget.

3. Då tåg skall framgå å viss tågväg, skola i den utsträckning, som framgår av bestämmelserna i § 48, pt 5, i tågvägen liggande växlar vara lagda för gång å tågvägen och till tågvägs skyddande befintliga skyddsväxlar och spårspärrar vara lagda i tågvägen skyddande läge.

Växlars läge. då tåg skall framgå över tågvägen.

4. Genom turlista eller särskild order skall bestämmas, vem det skall åligga att, då tågväg skall klargöras, omlägga växel i tågväg eller växel resp. spårspärr till skyddande av tågväg.

Växels i tågväg omläggande av viss. bestämd tjänsteman.

Trafikinspektör äger, då så för påskyndande av tågexpedieringen är påkallat, genom bestämmelse i tidtabellen eller genom särskild order föreskriva, att tågtjänsteman, som färdas i slutet av tåg, skall å korsningsstation verkställa omläggning av lokalt omläggbar växel i korsande tågs utfartstågväg (jfr § 48, pt 7).

5. I tågväg å blockstation befintliga motväxlar samt för tågvägens skyddande befintliga skyddsväxlar eller spårspärrar skola vara bevakade eller låsta, då tåg skall framgå över tågvägen.

Bevakning eller låsning av motväxel i tågväg å blockstation.

6. Vid annan driftplats än blockstation skola växlar i huvudtågväg hållas låsta i lägen till huvudtågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar hållas låsta i huvudtågvägen skyddande läge, då dessa växlar eller spårspärrar icke skola omläggas för in- eller utförande av vagnar (jfr § 95, pt 6) och skola tillhörande nycklar av platsvakten förvaras å bestämt ställe.

Låsning av växel i huvudtågväg å annan driftplats än blockstation.

7. Tjänsteman, som har till åliggande att bevaka växel, benämnes i denna egenskap *växelvakt*.

Benämning å den tjänsteman, som bevakar växel.

8. Växel resp. spårspärr, som kan omläggas allenast från ställverk eller vars omläggning lokalt är därifrån förhindrad, anses, oberoende av avståndet mellan växeln resp. spårspärren och ställverket, vara *bevakad*, när ställverket är bemannat.

När växel anses bevakad.

I andra fall anses växel resp. spårspärr vara *bevakad*, när växelvakten kan förhindra dess obehöriga omläggande och omedelbart utföra anbefalld förändring av dess läge. Med »ställverk» avses även ställbock eller annan anord-

ning, varmed växlar eller signaler manövreras (B. F., § 08, pt 13, noten).

När växel an-
ses låst.

9. Växel eller spårspärr, som kan omläggas allenast från ställverk eller vars omläggning lokalt är därifrån förhindrad, anses vara *låst*, då ställverket befinner sig i låst lokal eller, om detsamma är fristående utomhus, då dess omställningsanordningar äro fastlåsta (B. F., § 07, pt 3).

Växelvakts
äliggande.

10. Växelvakt, som bevakar till tågväg hörande växel, får, sedan tågvägsinspektion ägt rum (jfr § 48), icke avlägsna sig, förrän tåget framgått eller han kallats från sin plats genom tågvägsinspektörs order. Han skall hava sin uppmärksamhet fästad på de till hans bevakningsområde hörande växlar och spårspärrar samt söka förhindra, att fordon utan tågvägsinspektörs medgivande föras över inspekterad växel.

När växel i
tågväg får
låsas upp eller
omläggas.

11. Växel i tågväg å station ävensom för tågvägens skyddande befintliga skyddsväxlar och spårspärrar få, sedan tågvägsinspektion ägt rum, ej låsas upp eller omläggas utan tillstånd av tågexpeditören eller tågvägsinspektören, förrän det ifrågavarande tåget framgått.

Å annan driftplats får växel eller spårspärr, som skall hållas låst, låsas upp endast av platsvakten eller av den tjänsteman, som han därtill bemyndigat.

Ang. undantag i visst fall från dessa bestämmelser, se § 110, pt 3.

Underrättan-
de av tåg, då
förreglings-
bar växel icke
kan förreglas.

12. Om växel, som i regeln är förreglingsbar, vid ett visst tillfälle icke kan förreglas, skall över sådan växel framgående tåg härom underrättas genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, därest tågets hastighet över denna växel till följd härav måste jämlikt § 64 nedsättas.

Åtgärd, då
växel är i
olag.

13. Uppstår felaktighet å växel eller till densamma hörande manövreringsanordningar, skall anmälan därom genast göras till tågexpeditören (platsvakten), som skall utfärda de föreskrifter och vidtaga de åtgärder, vilka under tiden, till dess felet blivit avhjälpt, kunna vara erforderliga för säkerhetens betryggande.

Äro felaktigheterna av sådan beskaffenhet, att minskning av under normala förhållanden medgiven hastighet påkallas, skola tågen genom varsamhetsorder på sätt i

§ 51 säges underrättas om, att särskild varsamhet skall iakttagas vid gång genom växeln, varjämte förhållandet skall anmälas för tågledaren.

Angående anteckningar i vissa fall i överlämningsbok, se § 12, pt 10.

§ 47.

HUVUD-, GENOMFARTS- OCH FÖRSIGNALERS STÄLLNING OCH HANDHAVANDE.

1. De platser, där huvud-, genomfarts- och försignaler skola finnas uppsatta, skola vara angivna i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen» (§ 22, pt 7 f).

Innan sådan signal försättes ur bruk liksom ock innan ny eller ändrad dylik signal tages i bruk eller när i sådan signal blinkljus installeras eller borttages, skall underrättelse härom antingen vara intagen i »Bihang till tjänstgöringstidtabellen» eller ock genom förmedling av vederbörande trafikinspektör skriftligen eller medelst telegraf och mot kvitto meddelas den driftplats, dit signalen hör.

Förare och tågbefälhavare, som tjänstgöra å tåg å den linie, där signalen är uppställd, eller å linje i övrigt, från vilken det är av betydelse att iakttaga signalen skola genom förmedling av vederbörande trafikinspektör och på sätt här nedan säges mot kvitto underrättas härom.

Då underrättelsen till förare och tågbefälhavare skall delgivas på annat sätt än genom »Bihang till tjänstgöringstidtabellen» eller tillägg till detsamma, skall den meddelas genom vederbörande befäl å hemstationen, varförutom under tre dagar underrättelsen skall genom allmän order, på sätt i § 51 säges, å av trafikinspektören bestämd blockstation meddelas de tåg, som skola framgå förbi signalen.

Angående användning av ogiltighetsmärke i vissa fall för huvudsignal, se S. O., vb 27.

2. Huvudsignals normalställning är stopp, och får den ställas till »kör» för framsläppande av tåg endast, då förutsättningarna härför äro uppfyllda.

Genomfartssignals normalställning är »genomfart förbjuden», och får den ställas till »genomfart tillåten» för tågs framsläppande endast då förutsättningarna härför äro uppfyllda.

Uppgift å signalernas placering samt meddelanden om förändringar av desamma.

Huvudsignals normalställning.

Genomfartssignals normalställning.

Benämning å den tjänsteman, som skall omställa huvudsignal. 3. Tjänsteman, som på grund av turlista eller särskild order har till åliggande att omställa huvudsignal, kallas i denna egenskap *signalvakt*.

Åliggande för den, som tänderykta i huvudsignal. 4. Den, som tänderykta i huvudsignal, skall därvid tillse, att lyktan är i fullgott skick, att den därefter blir fullt upphissad och att tydligt rött sken visas mot vederbörande linje.

Befogenhet att ställa huvudsignal till kör. 5. Huvudsignal med tillhörande försignal får ställas till kör endast av tågexpeditör (platsvakt) eller, efter medgivande på sätt i pt 9 säges, av signalvakt.

Handhavande av stationsblockapparat, nyckel till tåg-vägsspärr samt av genomfartssignal. Tågexpeditör (platsvakt) skall alltid själv handhava stationsblockapparat och nyckel till tåg-vägsspärr samt, där dylika anordningar ej finnas, om möjligt själv handhava signalernas manövrerande.

Genomfartssignal eller dess frigivningsapparat, om sådan finnes, får handhavas endast av tågexpeditören (platsvakten) personligen.

När huvudsignal skall vara bevakad eller låst. 6. Huvudsignal skall vara antingen bevakad eller låst. Sedan körsignal givits med infartssignal, skall denna, då korsning eller förbigång skall äga rum, vara bevakad, tills densamma återställts till stopp.

När huvudsignal anses vara bevakad eller låst. 7. Huvudsignal anses vara *bevakad*, när vakten kan förhindra dess obehöriga omställande samt omedelbart verkställa påkallad förändring av dess ställning.

Huvudsignal anses vara *låst*, då dess omställningsanordning är låst eller befinner sig i låst lokal.

Signalvaktshandsignalmedel. 8. Signalvakt skall hava tillgång under dagen till röd signalflagga och under natten till handsignallykta, med vilken kan visas rött och ofärgat sken, ävensom under såväl dag som natt till knallsignaler.

Villkor för givande av körsignal av signalvakt. 9. Då huvudsignal skall omställas av signalvakt, får körsignal av denne icke givas med mindre än att uttryckligt uppdrag härom av tågexpeditören (platsvakten) meddelats för varje särskilt fall.

Sådant uppdrag meddelas genom frigivande på mekanisk eller elektrisk väg av signal- eller tågvägshävstång samt å driftplatser, där tillståndet ej kan meddelas på något av nämnda sätt, muntligen.

Sätt för meddelande av uppdrag att giva körsignal.

Där förhållandena så medgiva, skall tågexpeditör (platsvakt) förvissa sig om, att av honom lämnat uppdrag om körsignals givande bliver riktigt utfört.

10. Därest uppdrag att giva körsignal erhållits för annan tågväg än den antingen i tidtabellen eller genom särskild order bestämda, får signalvakten icke efterkomma detta uppdrag, utan skall han i sådant fall fästa tågexpeditörens (platsvaktens) uppmärksamhet på förhållandet och avvakta ny order.

Inskränkningar i signalvaks skyldighet att på erhållet uppdrag visa körsignal.

Därest uppdrag att giva körsignal erhållits, men signalvakten känner eller förmärker hinder för framläppande av tåget, får han icke ställa signalen till kör, utan skall han omedelbart underrätta tågexpeditören (platsvakten) om förhållandet.

Har driftplats att bevaka vägövergång, skall härvid iakttagas förutom vad i § 16 är stadgat, att huvudsignal icke får ställas till kör, förrän vägövergången, om den beröres av det väntade tåget, är avstängd för vägförande. Från denna bestämmelse må vederbörande distriktsförvaltning efter prövning med hänsyn till lokala förhållanden medgiva undantag.

Vägövergångs avstängande, innan körsignal gives.

11. Då körsignal givits från huvudsignal, skall denna återställas till stopp snarast möjligt efter det tåget passerat signalmasten eller, vare sig helt och hållet eller delvis, stannat inom driftplatsens område.

När huvudsignal skall återställas till stopp.

Huvudsignal i förbindelse med växelförregling får dock icke återställas till stopp, förrän tåget passerat med signalen förreglade växelgrupper eller, vare sig helt och hållet eller delvis, stannat inom driftplatsens område, såvida icke genom särskild instruktion annorlunda bestämts.

Angående förbud i det fall, då infartssignal står i förbindelse med linjeblockering, mot vidtagande av linjeblockeringsåtgärder, förrän

därför föreskrivna villkor uppfyllts, se särtryck nr 23 och lokala instruktioner.

Angående infartssignals återställande till stopp som ett villkor för blocksträckas anmälande fri, se § 41, pt 3.

Återtagande
av körsignal.

12. Uppstår, sedan körsignal givits, fara för tågs framförande, skall huvudsignalen genast återställas till stopp (jfr § 80, pt 1).

I andra trängande fall får tågexpeditör (platsvakt) eller därtill beordrad signalvakt återtaga från huvudsignal givna körsignal, dock endast för så vitt detta kan ske så tidigt, att stoppsignalen kan åtlydas.

Åtgärder, då
körsignal icke
kan visas från
huvudsignal.

13. Om *körsignal från huvudsignal icke kan för viss tåg visas* antingen emedan signalen är i olag eller emedan tåget skall intagas å eller utgå från en tågväg, för vilken körsignal från huvudsignal ej kan visas, skall, såvida icke förhållandet är i tidtabellen anmärkt, tåget underrättas om, att signalen »kör» ej kan visas.

Denna underrättelse skall meddelas, då fråga är om infarts- eller skyddssignal, så vitt möjligt å en föregående blockstation, där tåget har fast uppehåll, och, då fråga är om utfartssignal, å den driftplats, där denna signal finnes eller skulle finnas.

Underrättelsen får, när den lämnas personligen av tågexpeditör (platsvakt) å den driftplats, där signalen finnes eller skulle finnas, meddelas muntligen. Då fråga är om skyddssignal, signal vid linjeblockpost eller signal för utfart å linjeblocksträcka, eller då, i fråga om andra signaler, underrättelsen icke lämnas av nyss nämnda tjänstemän personligen, skall den meddelas genom allmän order, på sätt i § 51 säges. Om vid samma tillfälle tåget genom varsamhetsorder skall underrättas om, att det skall intagas å annat tågspår (§ 45, pt 6), meddelas ordern om signaleringen å varsamhetsordern.

Är fråga om infarts- eller skyddssignal, skall, då tåg väntas, vakt vara placerad vid signalmasten eller, om denna är uppställd innanför yttersta växeln, vid denna växel och visa signal 46 b (stopp) mot det ankommande tåget. Har underrättelse om förhållandet meddelats

å en föregående station, gives därefter, när tåget får framgå, signal 51 (framåt), efter det att tåget först givit signal 40 (tåget kommer). Har tåget icke underrättats å en föregående station, skall, sedan tåget stannat för signal 46 b och underrättelse meddelats, detsamma framsläppas medelst signal 51.

Är fråga om utfartssignal erfordras ingen signalering.

Vad här sagts om infarts- resp. utfartssignal gäller även om tågvägsignal till dylik signal.

14. Om tydlig och säker stoppsignal från infarts- eller skyddssignal ej kan visas emedan signalen är i olag, skall i stället signal 1 (stopp) eller 46 b (stopp) genast anordnas. Denna signal skall givas vid försignalen eller, då sådan icke finnes, på omkring 700 meters avstånd från huvudsignalen. Vederbörande tåg skola, så vitt möjligt på en föregående blockstation, där tåget har fast uppehåll, genom allmän order, på sätt i § 51 säges, underrättas därom, att huvudsignalen är att betrakta som ogiltig.

Åtgärder, då stoppsignal icke kan visas från huvudsignal.

Har underrättelsen icke meddelats å en föregående station, skall signal 1 resp. 46 b förstärkas med knallsignaler på sätt i S. O., vb 15, är föreskrivet. Vid tågets framsläppande förbi huvudsignalen förfares enligt pt 13, fjärde stycket.

Är utfartssignal eller tågvägsignal i olag, så att tydlig och säker stoppsignal ej kan visas, skall tåg, för vilket denna signal skall gälla, genom allmän order, på sätt i § 51 säges, underrättas därom, att signalen är att betrakta som ogiltig, samt, då tåg skall ankomma till eller avgå från driftplatsen i den riktning, för vilken signalen gäller, vakt, visande signal 46 b (stopp), vara placerad vid signalmasten, beredd att vid behov giva signal 46 a (stopp).

15. Är försignal till infarts- eller skyddssignal i olag, så att signalen »från huvudsignalen kan väntas stopp» ej kan visas, skall i stället genom sträckvaktens försorg signal 2 (varsamhet) genast anordnas invid försignalen. Har felet iakttagits av sträckvakt, skall denne, om det ej kan av honom avhjälpas till den tidpunkt, då nattsignaler skola användas, anmäla förhållandet till driftplat-

Åtgärder, då försignal är i olag.

sen, och har felet iakttagits å nämnda plats, skall sträckvakten underrättas.

Angående släckning i detta fall av försignalens lyktor, se S. O., vb 32.

Åtgärder, då genomfarts-signal är i olag.

16. Om genomfartssignal är i olag, så att signalen »genomfart tillåten» ej kan visas, ersättes densamma av signal 49 (avgång).

Om genomfartssignal är i olag, så att signalen »genomfart förbjuden» ej kan visas, skall genom allmän order, på sätt i § 51 säges, tåget, såvitt möjligt å en föregående blockstation, där tåget har fast uppehåll, meddelas underrättelse därom, att genomfartssignalen är att betrakta som ogiltig.

Huvudsignalerna i vissa fall icke giltiga för tåg samt åtgärder i dylika fall.

17. Då å dubbelspårig bansträcka enkelspårsdrift är anordnad, äga huvudsignalerna icke giltighet för tåg, som framföres å orätt spår.

I de fall, då enligt § 40, pt 3, § 105, pt 6, och § 109, pt 6, linjeblockeringsåtgärder eljest ej få vidtagas, äga huvudsignalerna icke heller giltighet.

I dylika fall skall i stället signalering ske enligt pt 13, fjärde stycket, med iakttagande dock att tillstånd att passera skyddssignal vid rörlig bro må meddelas, först sedan tåget stannat.

Finnes, när enkelspårsdrift äger rum å dubbelspårig bansträcka, växel i högra spåret utanför infartssignalen, skall ovan föreskrivna signalering enligt pt 13, fjärde stycket, i stället ske från en punkt, som är belägen 100 meter utanför nämnda växel.

Åtgärder, då felaktighet uppstått å signalinrättning.

18. Uppstår felaktighet å signalinrättning, skall anmälan därom genast göras till tågexpeditören (platsvakten), vilken skall utfärda de föreskrifter och vidtaga de åtgärder, vilka kunna vara erforderliga för säkerhetens be- tryggande, till dess felet blivit avhjälpt.

Angående förfaringssätt, då tåg oavsiktligen förts förbi huvudsignal, se § 53, pt 23.

Angående förfaringssätt, då tågslutsignal saknas, se § 85.

§ 48.

TÅGVÄGSINSPEKTION.

1. Tågvägsinspektion å blockstation skall i regeln verkställas av tågexpeditören personligen. Å större stationer kan den dock enligt trafikinspektörens beprövande antingen helt och hållet eller för vissa tåg eller för vissa områden uppdragas åt annan av trafikinspektören såsom biträdande *tågvägsinspektör* godkänd tjänsteman. Å turlista eller genom särskild order angives, i vilken omfattning tågvägsinspektion i regeln åligger viss biträdande tågvägsinspektör. För extra tåg, vid rubbningar i tågens gång och vid tillfälligt omkastade tjänstgöringsturer bestämmer tågexpeditören, därest han icke själv utför tågvägsinspektionen, genom vilken beträdande tågvägsinspektör denna skall utföras.

Vem som skall utföra tågvägsinspektion.

2. Vad som i detta reglemente är stadgat för tågvägsinspektör, gäller för den tjänsteman, som utför tågvägsinspektion, vare sig denna är tågexpeditören själv eller biträdande tågvägsinspektör.

3. Tågvägsinspektion skall ske före varje tågs ankomst och avgång kort före den tidpunkt, då körsignal skall givas för ankommande tåg eller då avgående tåg skall avsändas.

När tågvägsinspektion skall ske.

4. Tågvägsinspektion skall innefatta undersökning (jfr dock pt 7—10), att den tågväg, varå tåg skall framgå, är i den utsträckning, som av pt 5 framgår, klar och betryggad, varmed skall förstås,

Tågvägsinspektionens omfattning.

a) att växlar i tågvägen äro rätt lagda och i föreskrivna fall (jfr § 46, pt 5 och 6) låsta eller bevakade,

b) att anliggande tunga i motväxel väl sluter till stödrålen,

c) att till tågvägens skyddande bestämda växlar och spårspärrar äro lagda i tågvägen skyddande läge samt i föreskrivna fall (jfr § 46, pt 5 och 6) låsta eller bevakade,

d) att vagnar, andra fordon och småfordon äro hinderfritt avställda i förhållande till tågvägen, samt, där växlar till förhindrande av deras inkommande i tågvägen icke finnas, bromsade eller förstängda,

e) att inga föremål befinna sig i obehörig närhet av tågvägen,

f) att, där manöversignal till skydd för tågvägen finnes, denna är behörigen ställd och nattetid tänd,

g) att arm till vattenkastare, som är uppställd invid i tågvägen ingående spårsträcka är ställd längs spåret och dess lykta nattetid tänd,

h) att lyktorna i huvudsignalerna äro tända nattetid, i enlighet med föreskriften i S. O., vb 25, varvid kontroll att lyktorna i infarts- och skyddssignalerna brinna får ske genom iakttagande av bakljuset (se vb 26), samt

i) att signal- och växelvakter äro på sin plats och tjänstedugliga.

Den utsträckning, i vilken tågväg skall klarhållas.

5. Vid tågs ankomst skall i regeln såväl infarts- som utfartstågvägen (jfr § 7, pt 5) hållas klar och betryggad.

För uppehållståg må dock å blockstation, där lokala förhållanden så medgiva,

A) allenast infartstågvägen vara klar och betryggad

a) vid korsning, då så erfordras, och

b) då växling måste äga rum i eller över den del av utfartstågvägen, som ej ingår i infartstågvägen, samt

B) allenast en del av infartstågvägen hållas klar och betryggad, då så erfordras för uppställande av tåg eller fordon å eller växling över en annan del av infartstågvägen (jfr § 95, pt 5), varvid antingen förhållandet skall vara angivet i tidtabellen eller ock dels signalgivare vid den punkt, där den förkortade infartstågvägen slutar, visa signal 46 b (stopp) och vara beredd att vid behov giva signal 46 a (stopp), dels underrättelse genom stationens försorg meddelas tåget genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges.

Är behovet av ovan under A), b) och under B) medgivna avvikelser av mera stadigvarande natur, skall tillstånd till dessa avvikelser inhämtas hos trafikinspektören.

Då vid korsning allenast infartstågvägen kan hållas klar, tillämpas, där så anses erforderligt, bestämmelsen i § 53, pt 22.

Vid växling över infartstågvägen eller över dess fort-

sättning skall om möjligt finnas ett säkerhetsrum av omkring 200 meter mellan den punkt å tågvägen, över vilken växlingen sker, och den punkt, där det ankommande tågets främsta fordon beräknas stanna.

6. Då manöversignal, skyddsväxel eller spårspärr icke är intagen i växelförregling, skall det genom föreståndarens försorg vara för personalen tillkännagivet, vilken ställning dessa skola intaga med hänsyn till varje förekommande tågväg. Tågvägs-
beskrivning.

7. Den i pt 4, a) och c) föreskrivna undersökningen Undersökning
av växels
eller spår-
spärrs läge. skall utföras i följande omfattning och på följande sätt:

a) Vid inspektion av tågväg, för vilken stationsblockering finnes, skall läget å sådan växel och spårspärr, som är förreglingsbar vid användande av denna tågväg, undersökas genom aktgivande på vederbörande blockfält, där stationsblockeringen är så inrättad, att detta kan ske. Vid annan stationsblockering må nämnda undersökning anses vara fullgjord genom frigivningen av vederbörande tågväg.

b) I övriga fall, då växel eller spårspärr är förreglingsbar, undersökes läget å dylik växel resp. spårspärr genom aktgivande på tillhörande omställningsanordning eller, i fråga om växel eller spårspärr, som förreglas från ställverk medelst annan ledning än signalledningen, genom aktgivande på tillhörande hävstång (vev)

eller, i fråga om förregling medelst kontrollås, genom aktgivande på att vederbörande nyckel är placerad å ställe, som för varje särskilt fall skall finnas bestämt.

c) Under b) här ovan föreskriven undersökning må bortfalla i fråga om med utfartstågväg samhörande förreglingsbar växel eller spårspärr, om man genom utfartssignalens körställning kan sluta sig till, att växeln resp. spårspärren ligger förreglad i rätt läge.

d) Övriga växlars och spårspärrars lägen skola undersökas på stället.

e) Från bestämmelsen under d) må följande undantag göras:

Läget av oförreglad medväxel för avgående tåg å korsnings- eller förbigångsstation betraktas som undersökt,

om växelvakten till tågvägsinspektören anmäler eller signalerar, att växeln är rätt lagd. Härvid användes signal 48 (klart).

I det fall, varom talas i § 46, pt 4, andra stycket, skall den tågtjänsteman, som ålagts utföra växelomläggningen, sedan detta skett och han tillika kontrollerat, att det tåg, varmed han färdas, stannat hinderfritt i förhållande till korsande tågs utfartstågväg, medelst signal 48 (klart) härom underrätta tågvägsinspektören, och får denna växels läge härmed anses vara undersökt samt tågvägen anses betryggad i förhållande till det anlända tåget.

8. Den i pt 4 b) föreskrivna undersökningen, huruvida anliggande tunga i motväxel väl sluter till stödrälen, erfordras ej för växel, som är försedd med växelspetslås (länkväxellås, hakväxellås).

I övriga fall sker dylik undersökning på stället.

Undersökning av manöversignalsställning.

9. Den i pt 4, f) föreskrivna undersökningen av ställningen av sådan manöversignal, som är ansluten till växel- och signalsäkerhetsanläggning, sker i tillämpliga delar på sätt i pt 7 angivits beträffande förreglingsbar växel eller spårspärr.

Befrielse från viss del av tågvägsinspektion i visst fall.

10. De i pt 4, d), e), g) och h) föreskrivna undersökningarna behöva ej utföras för varje särskilt tåg, därest tågexpeditör dels vid utförande av tågvägsinspektion för det första tåg, han efter sitt inträde i tjänstgöring expedierar, utövar dylik kontroll dels därefter, så snart annan rörelse med fordon än tågrörelse ägt rum, vattenkastare begagnats eller annan ändring av de i nämnda punkter angivna förhållanden förekommit, ånyo utövar dylik kontroll.

Tidpunkten, då frigivande medelst stationsblockering eller tågvägsspärr får ske.

11. Då, enligt pt 7—9, den del av tågvägsinspektionen, som innefattar undersökning av förreglingsbar växels eller spårspärrs läge samt manöversignals ställning, kan utföras genom frigivande av tågväg medelst stationsblockering eller tågvägsspärr, får dylikt frigivande ej ske, förrän tågvägen i övriga delar är befunnen klar och betryggad.

Tågvägsinspektion, då förregling är i olag.

12. Om förregling är i olag vare sig så att huvudsignal ej kan ställas till kör eller på annat sätt, skall tågvägsinspektion ske som om förregling icke funnes.

13. Då tågvägsinspektion verkställts, skall detta tillkännagivas för såväl signalvakten som för bevakning av växlar i tågvägen beordrade växelvakter ävensom, om möjligt, för sådan växlingspersonal, som därav kan beröras.

Tillkännagivande av verkställd tågvägsinspektion.

Angående växling å eller invid huvudspår eller tågspår, se § 95.

14. Då tågvägsinspektion verkställts av biträdande tågvägsinspektör, skall denne härom göra anmälan till tågexpeditören. Denna anmälan skall ske muntligen med orden: »*Infartstågvägen (utfartstågvägen, in- och utfartstågvägen) för 0 (tågets nummer) klar*».

Anmälan till tågexpeditör om verkställd tågvägsinspektion.

15. Vad som i denna § är stadgat om tågvägsinspektion å blockstation gäller, med undantag av pt 5, i tillämpliga delar även vid övriga med huvudsignal försedda driftplatser.

Tågvägsinspektion å annan driftplats.

§ 49.

ÅTGÄRDER TILL SKYDD FÖR ALLMÄNHETEN.

1. Sådana delar av spår, vilka tjäna till övergångsplatser för allmänheten, skola, då tåg- eller växlingsrörelser äga rum däröver, antingen vara avspärrade, eller ock skall en eller flera tjänstemän vara placerade där med åliggande att varna för beträdande av spåret, eller ock skola fordon framföras förbi övergångsplatserna med så ringa hastighet, att en tjänsteman kan, gående framför fordonen, avhålla allmänheten från spåret.

Avspärrning eller bevakning av spår över vilket allmänheten passerar.

2. Om, då tåg skall intagas eller förbisläppas å driftplats, trängsel råder intill spåret eller personer färdas över spåret till eller från annat tåg, må tågexpeditör, om så anses erforderligt, låta stoppa tåget utanför infartssignalen samt, då tåget insläppes, vid behov låta visa signal 47 (varsamhet) mot tåget.

Då trängsel råder intill spår eller då personer färdas över spår.

3. Om resande påstigit i gång varande tåg, får han icke med våld avlägsnas därifrån, så länge tåget är i rörelse. Om den resande därvid befinner sig i fara, skall tåget stoppas. (Jfr Tst.).

Resande, som påstigit i gång varande tåg.

4. Personplattform skall i mörker hållas belyst, då den är upplåten till allmänhetens begagnande.

Belysning av personplattform.

§ 50.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER FÖR TÅGS INSLÄPPANDE Å OCH UTSLÄPPANDE FRÅN BLOCKSTATION.

1. Två eller flera tåg få icke samtidigt intagas å eller utsläppas från blockstation, ej heller får ett tåg intagas samtidigt med att ett annat utsläppes, om icke tågvägarna äro antingen oberoende av eller genom växelförregling tryggade mot varandra.

Undantag härifrån får äga rum, när det ena tåget framgått så långt eller minskat sin hastighet så mycket, att fara för sammanstötning ej kan uppstå.

§ 51.

FORMULÄR TILL ORDER TILL TÅG OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTTET VID ÖVERLÄMNANDE AV DYLIKA ORDER.

Olika slag av
formulär.

1. För meddelande av de order och underrättelser, som jämlikt de nedan åberopade paragraferna skola tillställas tåg, finnas följande formulär inrättade, nämligen:

Bilaga J.

A. *Allmän order till tåg* (se bil. J), innefattande order, att

a) fullständig enkelspårsdrift å dubbelspårig bansträcka äger rum från..... till....., med begagnande av udda (jämna) huvudspåret (se § 37, pt 9); att å sträckan befintlig linjeblockpost skall för tåg å orätt huvudspår tjänstgöra som telegrafblockpost (signalpost); (se § 38, pt 1);

b) partiell enkelspårsdrift å dubbelspårig bansträcka äger rum från..... till....., varvid tåget skall gå å orätt huvudspår (se § 37, pt 9); att å sträckan befintlig linjeblockpost skall tjänstgöra som telegrafblockpost (signalpost); (se § 38, pt 1);

c) tåget skall göra uppehåll vid viss driftplats av närmare angiven anledning (§ 53, pt 17);

d) för tåget gällande infartssignal, (utfartssignal), (skyddssignal), (genomfartssignal), (försignal) är uppsatt (ändrad),

(indragen), (ogiltig), (i olag) vid viss plats (se § 47, pt 1, 13, 14 och 16);

e) tåget skall å viss sträcka föra signal 33 (34); (se § 24, pt 11);

f) viss driftplats undantagsvis tjänstgör som blockstation (signalstation), (telegrafblockpost), (signalpost) för tåget (se § 38, pt 2, 3 och 5);

g) visst lokomotiv skall utföra påskjutning av visst tåg till en bestämd punkt och därefter återgå på visst sätt (se § 55, pt 4).

Den under d) angivna ordern skall i visst fall i stället meddelas å varsamhetsorder (bil. L); (se § 47, pt 13).

B. Korsnings- (förbigångs-)order till tåg (se bil. K), innefattande Bilaga K.

a) order, att tåg skall (icke skall) korsa (förbigå, förbigås av) annat tåg vid viss blockstation (se § 24, pt 18, § 25, pt 1, § 37, pt 9, § 45, pt 6, § 76, pt 6, § 78, pt 3 c) och 19, § 79, pt 7 och 10) eller order, att visst tåg skall gå efter annat tåg till viss blockstation (se § 79, pt 8, 10 och 11);

b) utdrag av »ändrad tidtabell» (se § 77, pt 6);

c) avskrift av verkställighetsorder (se § 78, pt 11 och 19, § 79, pt 7 och 10);

C. Varsamhetsorder till tåg (se bil. L), innefattande order, att Bilaga L.

a) stadgad tåganmälan ej kunnat äga rum å viss sträcka, varför visshet saknas om blocksträcka är fri (§ 53, pt 7);

b) viss driftplats eller banbevakningen å viss sträcka ej kunnat underrättas om tågets gång (§ 24, pt 17);

c) blocksträcka å en viss punkt är spärrad (se § 91, pt 2);

d) B-fordon under småfordonsfärd finnes å blockstationssträckan (se § 108, pt 13);

e) infart å viss blockstation skall äga rum å visst tågspår (se § 45, pt 6); jfr ock § 47, pt 13;

f) infartstågvägen å viss blockstation är förkortad (se § 48, pt 5);

g) växel vid infart å (utfart från) viss driftplats vid visst tillfälle ej kan förreglas (se § 46, pt 12);

h) hastigheten å viss del av linje eller station får utgöra högst 00 km i timmen på grund av viss orsak (se § 18, pt 6 och 9, § 20, pt 5, § 46, pt 13, § 54, pt 2 och 3);

i) särskild varsamhet skall iakttagas vid infarten till (utfarten från) viss driftplats av viss i ordern närmare angiven anledning (se § 53, pt 22).

Den under e) angivna ordern skall i visst fall i stället meddelas å korsnings- (förbigångs-)order (bil. K); (se § 45, pt 6).

Underrättelse
och order
skall i regeln
ske skriftli-
gen.

2. Meddelandet av de underrättelser och order, som innehållas i angivna orderformulär, skall i regeln ske skriftligen.

Undantag härifrån må äga rum allenast, då så är uttryckligen medgivet i någon i pt 1 åberopad paragraf.

Vid meddelandet av dylika underrättelser och order skriftligen skall användas vederbörande orderformulär, så vitt icke avvikelse härifrån av särskild anledning påkallas.

Orderformu-
lärans utse-
ende och an-
vändning.

3. Orderformulären äro inrättade i blockform och kunna medelst blåkopiering utfärdas i tre exemplar, av vilka ett är stam och behålles å driftplatsen, ett är avsett för tågbefälhavaren och ett för föraren.

Den under pt 1, A, e) angivna ordern tilldelas endast tågbefälhavaren, de under pt 1, C, e), och g) angivna ordena endast föraren, men övriga order både tågbefälhavaren och föraren.

Föraren skall meddela eldaren innehållet i dessa order.

De skriftligen givna ordena skola kvitteras. (Jfr dock § 78, pt 5, och § 79, pt 7.) Användas förestående formulär, tecknas kvittot i stammen.

Å vilken drift-
plats order
skall medde-
las.

4. Vilken driftplats, som skall meddela order till tåg, framgår av var och en av de i pt 1 åberopade paragraferna.

Underrättelse
i visst fall
till de drift-
platser,
ordern gäller.

5. Då order, som avser viss driftplats, skall meddelas tåg å en föregående blockstation antingen på grund av bestämmelse i någon av de i pt 1 åberopade paragraferna eller därför att eljest så ansetts lämpligen höra förfaras,

skall denna station, vare sig så kunnat ske eller ej, medelst telegraf eller telefon därom underrätta den driftplats, ordern gäller.¹ Har meddelande icke ingått därom, att tåget blivit där underrättat, skall ordern tillställas tåget av driftplatsen ifråga. Korsnings- (förbigångs-)order skall, om underrättelsestationen är den station, där visst tåg skall korsa, förbigå eller förbigås av extratåg, meddelas förstnämnda tåg i så god tid som möjligt.

6. Skall tåg av viss driftplats meddelas order rörande något, som är att iakttaga vid *infarten* å denna driftplats, skall infartssignalen (skyddssignalen) därvid bibehållas till stopp, intill dess tåget stannat och underrättelsen meddelats, varefter tåget insläppes på sätt i § 53, pt 10—15 säges.

Tillvägagångs-
sätt vid över-
lämnande av
order till tåg.

Samma förfaringssätt tillämpas, då *genomfartståg* å annan driftplats än blockstation skall underrättas om uppehåll å denna driftplats för trafikutbyte eller om att hinder finnes för tågets *utfart* från driftplatsen.

7. Skall tåg av viss *blockstation* meddelas order om något, som är att iakttaga vid *utfarten* från stationen ifråga, å linjen bortom stationen eller å annan driftplats, lämnas ordern inne å stationen.

Vid insläppande och stoppande av det tåg, som skall delgivas ordern, förfares,

ifråga om *tåg med behovsuppehåll* enligt § 53, pt 16, och ifråga om *genomfartståg* enligt § 53, pt 17, mom. d) och e).

§ 52.

TÅGS IORDNINGSTÄLLANDE.

1. Under tillsyn av tågexpeditör eller annan av stationsföreståndaren därtill särskilt bemyndigad tjänsteman ombesörjes tågs sammansättning och utrustning i enlighet med bestämmelserna i §§ 26—33 och 36 ävensom förses tåget med i § 34, pt 2 och 3, bestämda tågeffekter.

Tågexpeditörs
tillsyn.

¹ Denna underrättelse erfordras ej, då fråga är om inställande av tåg.

Tillhandahållande av tågpersonal. 2. För tåg erforderlig personal tillhörande trafikavdelningen (jfr § 56) beordras, såvitt ej trafikinspektören eller tågledaren annorlunda bestämt, av tågets utgångsstation. Personal, tillhörande maskinavdelningen, beordras av vederbörande maskinbefäl.

Bilaga D. Angående tillsyningsman å tåg, varmed explosiv vara av 1:a klass försändes, se bil. D.

Tågexpeditörs kontroll över utrustning med signaler m. m. 3. Tågexpeditör skall, utöver vad som enligt pt 1 kan åligga honom, kontrollera, att tåget är utrustat med signaler i enlighet med bestämmelserna i § 35 och att tåg-befälhavaren å utsatt tid inställer sig till tjänstgöring.

§ 53.

TÅGS AVGÅNG, ANKOMST OCH GENOMFART.

Huru och å vilka driftplatser order om avgång gives. 1. Order till tåg att avgå gives genom signal 49 (avgång), dock ej åt genomfartståg i följande fall:

- a) vid signalställe och linjeblockpost,
- b) vid driftplats i övrigt, där inga tåg hava tidtabellsenligt uppehåll, dock ifråga om telegrafblockställe endast efter vederbörande trafikinspektörs beprövande,
- c) vid driftplats med genomfartssignal, då tåget insläpps å driftplatsen medelst signal »genomfart tillåten».

Vid sådan blockstation, där avgångssignal enligt förestående ej skall givas, ävensom vid signalställe, skall tågexpeditör (platsvakt) mot passerande tåg visa signal 50 (kör). Från denna bestämmelse kan enligt trafikinspektörens beprövande undantag medgivas ifråga om blockstation, där inga tåg hava tidtabellsenligt uppehåll.

Av vem order om avgång gives. 2. Order till föraren om avgång gives,

- a) vid blockstation: av tågexpeditören,
- b) vid blockpost, signalstation och bemannad signalpost av platsvakten, samt
- c) vid obemannad signalpost och vid hållplats: av tåg-befälhavaren.

Vad tågexpeditör skall tillse, innan han giver order om avgång. 3. Innan tågexpeditör giver order om avgång skall han tillse,

- a) att tågvägsinspektion verkställts, på sätt i § 48 föreskrives, och tågvägen befunnits klar och betryggad,

b) att vad i § 50 stadgas är iakttaget,

c) att tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg (§ 39) är riktig eller, om ändring däri vidtagits, order därom blivit utfärdad på behörigt sätt (Kap. IX),

d) att bestämmelserna om rumsavstånd (§ 39) äro iakttagna ävensom att, då avvikelse härifrån är medgiven, förfares enligt pt 7, resp. § 89, pt 7, eller § 91,

e) att förekommande order till tåget (§ 51) äro delgivna vederbörande tågpersonal,

f) att, när fråga är om extratåg, banbevakningen samt vederbörande driftplatser å sträckan till nästa station äro behörigen underrättade, ävensom att i annat fall förfares enligt § 24, pt 17,

g) att, när fråga är om sådant provkörningståg, vars tidtabell innehåller det i § 22, pt 10, angivna medgivandet, banbevakningen och föreståndare för banmästaravdelning i varje fall äro underrättade,

h) att, där utfartssignal finnes, denna signal är ställd till »kör», vilket dock ej får ske, förrän villkoren under a), b), c) och d) äro fyllda,

i) att å station, där uppehåll göres för måltidsintagande, ävensom å vissa andra av trafikbefälet bestämda stationer, tåget utropats i väntsalar och restaurationslokaler med angivande av namnen å de större stationer, dit tåget skall avgå (Tst., § 22, tilläggsbest. 1); jfr § 74, pt 8,

j) att trafikuthytet vid platsen är avslutat,

k) att tidpunkten, då tåget jämlikt pt 5 får avgå, är inne,

l) att tågchefhavaren anmält klart i de fall, då detta enligt § 63, pt 8, skall ske,

m) att, så vitt han har sig bekant, intet hinder i övrigt för tågets avsändande förefinnes (jfr § 43) samt

n) å begynnelsestation för sträcka, å vilken »ändrad tidtabell» utfärdats för visst tåg, att i § 77, pt 9, föreskriven särskild order erhållits, att tåget får avsändas.

Innan platsvakt giver order om avgång, skall han i tillämpliga delar hava iakttagit, vad i denna pt stadgas.

Förhållande
vid givande
av order om
avgång.

4. Vid givande av signal 49 (avgång) skall signalgivaren intaga sådan plats, att det är tydligt, för vilket tåg signalen gäller. Kan så i undantagsfall icke ske, må han beordra viss annan tjänsteman att repetera signalen. Utan sådant uppdrag får avgångssignal ej repeteras.

Den, som repeterat avgångssignal, skall aktgiva på, huruvida därefter signalgivaren möjligen visar annan signal.

När tåg får
avsändas.

5. Tåg får icke avsändas före den i tidtabellen angivna tiden. Genomfartståg ävensom uppehållståg, vilket ej har uppehåll för påstigande, må dock avsändas resp. genomsläppas högst 3 minuter före i tidtabellen angiven tid.

Som rättesnöre för avgångstidens bestämmande gäller driftplatsens ur.

Utväxlande
av signaler
vid korsning.

6. Då förare å tåg, som ej gör uppehåll å station, där det skall hava korsning med annat tåg, medelst signal 44 (har korsande tåg inkommit?) fäster tågexpeditörens uppmärksamhet på korsningen, skall denne, om det korsande tåget inkommit, tillkännagiva detta genom att mot förstnämnda tåg visa signal 48 (klart), men i annat fall giva signal 46 a (stopp).

Tågs avsän-
dande, då
tåganmälan
icke kunnat
ske.

7. Kan tåganmälan icke ske (jfr §§ 41 och 42), får tåg likväl avsändas från blockställe, såvida ingen händelse inträffat, som giver anledning befara hinder för tågets säkra gång till nästa blockställe, dock med iakttagande av följande, nämligen

a) att bestämmelserna i fråga om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg skola följas (jfr § 39),

b) att det tåg, som skall utgå å sträckan i fråga, genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, skall under rättas om, att visshet saknas, om blocksträckan är fri,

c) att tåg ej får utsändas näst efter ett i samma riktning avsänt tåg, förrän 10 minuter förflutit efter det gångtiden till nästa blockställe för det föregående tåget utgått.

Har meddelande enligt pt 25 erhållits, men blir förbindelsen därefter avbruten, så att tåganmälan icke kan ske, får tåget icke utsändas å ifrågavarande sträcka förrän tidigast 30 minuter efter det sådant meddelande ingått.

Då tåg avsänts utan att tåganmälan kunnat ske, skall trafikinspektören därom underrättas.

8. Har tåg enligt tidtabellen fast uppehåll, men befinnes genom utväxlande av signal 48 (klart) mellan tågexpeditören (platsvakten) och tågbefälhavaren uppehållet vid något tillfälle vara obehövt, må, om villkoren för tågets avsändande i övrigt äro fyllda, tåget genomsläppas utan att först stoppas.

Förfarings-
sätt, då fast
tåguppehåll
är obehövt.

9. Då tåg avgår från station, block- eller signalpost, skall tågexpeditör (platsvakt) efterse, om tåg förer signal 33 (extratåg följer från samma håll) eller 34 (extratåg kommer från motsatt håll).

Skyldighet
efterse, om
extratågssig-
naler föras
å tåg.

Angående åtgärd, då dylik signal saknas, där den skolat föras, se § 85, pt 12.

10. När tåg skall insläppas, gives tillstånd därtill genom att ställa vederbörande infartssignal till kör för behörig tågväg. Om infartssignalen är försedd med för tågvägen gällande genomfartssignal, visas därvid med denna, för tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, »genomfart förbjuden» och för genomfartståg, som skall genomsläppas, »genomfart tillåten».

Huru tåg in-
släppes.

Angående förfaringsätt, då huvud- eller genomfartssignal ej kan användas, se § 47.

11. Å driftplats, där huvudsignal ej manövreras av tågexpeditören (platsvakten) personligen, skall uppdrag åt signalvakt att giva körsignal meddelas för varje särskilt fall (jfr § 47, pt 5 och 9). Dylikt uppdrag får ej av tågexpeditör (platsvakt) meddelas, ej heller körsignal från huvudsignal av honom givas förrän,

Villkor för
körsignals
givande.

a) tågvägsinspektion verkställt, på sätt i § 48 föreskrives, och tågvägen befunnits klar och betryggad,

b) vad i § 50 samt i pt 12 och 13 här nedan stadgas, iakttagits,

c) intet hinder i övrigt för tågets infart (jfr § 49 och § 51, pt 6) resp. utfart eller genomfart förefinnes.

Angående förfaringsätt vid insläppande av tåg med behovsuppehåll vid hinder för utfart, se pt 16, och av genomfartståg, som skall göra uppehåll för trafikutbyte, eller då hinder finnes för genomfart, se pt 17.

Angående återtagande av given körsignal, se § 47, pt 12.

Särskilt villkor för körsignals givande åt genomfartståg. 12. För genomfartståg, som skall genomsläppas, får körsignal från infartssignal eller skyddssignal och signalen »genomfart tillåten», ej givas

a) så länge hinder för tågets avgång förefinnes,

b) så tidigt, att det kan befaras, att tåget kan komma att avgå från driftplatsen före den tillåtna (jfr pt 5) tiden,

c) förrän utfartssignal, där sådan finnes, ställts till kör.

Tidpunkt för körsignals givande. 13. Då körsignal med infartssignal eller skyddssignal skall givas, skall detta, med nedan stadgade undantag, ske omedelbart eller högst 15 minuter före tågs väntade ankomst.

I följande fall (jfr ock pt 17) skall avvaktas, att signal 40 (tåget kommer) gives från tåget eller att tågets annalkande tillkännagives på annat sätt, innan körsignal med infartssignal (skyddssignal) gives:

a) vid korsning: för det tåg, som först insläppes,

b) då växlingsrörelser pågå å närliggande spår, som ej är genom förreglade skyddsväxlar eller spårspärrar avstängt från tågvägen.

Angående förfaringssätt, då körsignal ej kan visas med infartssignal eller skyddssignal, se § 47, pt 13.

Stoppande av tåg med fast uppehåll. 14. Sedan tåg inkommit å driftplats, där det har *fast uppehåll*, gives, då det skall stanna, signal 46 c (stopp) av tågexpeditören (platsvakten).

Vid obemannad driftplats gives signalen av tågchefhavaren.

Insläppande och stoppande av tåg med behovsuppehåll, då tåget skall göra uppehåll för trafikutbyte. 15. Då tåg med *behovsuppehåll* skall göra uppehåll å driftplats för resandes avstigande eller vagnars avlämnande, visar tågchefhavaren signal 47 (varsamhet) mot denna plats. Tågexpeditören (platsvakten) skall då visa samma signal mot tåget till dess föraren givit signal 39 (förstått). Då tåget skall stanna, skall tågexpeditören (platsvakten) giva signal 46 c (stopp). Om resande eller vagnar icke finnas att avlämna från ett sådant tåg, visar tågchefhavaren signal 48 (klart).

Då dylikt tåg skall göra uppehåll å driftplats för resandes påstigande eller vagnars avhämtande, skall först signal 47 givas mot tåget, till dess föraren givit signal

39 (förstått). Då tåget skall stanna, skall signal 46 c givas av tågexpeditören (platsvakten).

I stället för signal 47 till tåget skall vid hållplats signal 14 (tåget skall göra uppehåll) givas med hållplats-signal.

Vid obemannad driftplats givas varsamhets- och stoppsignalerna av tågbefälhavaren.

16. Uppstår för tåg med behovsuppehåll hinder för ut-fart från driftplats, skall från den tidpunkt, då order om visande av körsignal meddelats, tågexpeditören (platsvakten) stå i beredskap att mot tåget giva signal och skall han, då tåget anländer, mot detta giva signal 47 (varsamhet), till dess föraren givit signal 39 (förstått).

Insläppande och stoppan-de av tåg med behovsuppehåll vid hinder för utfart.

Om utfartssignal finnes, skall denna stå till stopp.

Då tåget skall stanna, gives signal 46 c (stopp) av tågexpeditören (platsvakten).

17. a) Skall genomfartståg göra uppehåll å driftplats för trafikutbyte, skall på tågledarens föranstaltande tåget genom allmän order, på sätt i § 51 säges, såvitt möjligt härom underrättas å en föregående blockstation, där tåget har fast uppehåll.

Insläppande och stoppan-de av genomfartståg vid trafikutbyte samt vid hinder för utfart.

b) Uppstår hinder för genomfartstågs utfart från driftplats skall, efter framställning från nämnda driftplats, tåget, på sätt ovan är sagt, underrättas om att delsamma skall göra uppehåll å driftplatsen.

c) Har tåget sålunda enligt mom. a) eller b) underrättats och bekräftelse därå ingått (jfr § 51, pt 5), får, under iakttagande dock av vad i pt 13 föreskrivits, tåget insläppas genom visande från infartssignalen (skyddssignalen) av signalen »kör» samt, där genomfartssignal finnes, tillika signalen »genomfart förbjuden».

d) Har tåget icke underrättats å en föregående blockstation och skall tåget insläppas å blockstation, förfares i stället på följande sätt.

Infartssignalen bibehålles till stopp, även efter det från tåget givits signal 40 (tåget kommer).

Sedan därefter signal 43 (jag är beredd att stanna å stationen) från lokomotivet tydligt uppfattats av tåg-

expeditören, insläppes tåget å stationen genom visande medelst infartssignalen av signalen »kör» samt, där genomfartssignal finnes, tillika signalen »genomfart förbjuden».

Angående genomfartstågs insläppande i dylikt fall å annan driftplats än blockstation, se § 51, pt 6.

e) Vare sig tåget är underrättat å en föregående blockstation eller icke, skall därjämte iakttagas, att innan order om visande av körsignal meddelas, vid den punkt, förbi vilken tåget icke får framgå, stoppsignal visas mot tåget medelst utfartssignal eller, där sådan saknas, medelst signal 46 b (stopp), antingen av tågexpeditör (platsvakt) eller särskild signalgivare.

Då tåget skall stanna, gives signal 46 a (stopp) av tågexpeditören (platsvakten).

Tågexpeditörs (platsvakt) plats vid givande av stoppsignal.

18. Tågexpeditör (platsvakt) skall vid givandet av stoppsignal åt tåg intaga sådan plats, att signalen kan tydligt iakttagas av lokomotivpersonalen. Kan så ej ske, skall han beordra annan tjänsteman att å lämplig plats upprepa signalen.

Tåg, som skall stanna å förut bestämt ställe.

19. I det fall att tåg skall stanna på ett på förhand bestämt ställe å driftplats område såsom vattenkastare, kolbrygga, övergång eller dylikt, skall order härom vara meddelad föraren antingen genom föreskrift i tjänstgöringstidtabellen eller genom förmedling av maskinbefälet. I dylikt fall gives icke stoppsignal, när tåget skall stanna, och, om tåget stannat enbart för kol- eller vattentagning, gives ej heller signal, då tåget skall lämna kol- eller vattentagningsplatsen.

Förfarings-sätt, då uppehållståg skall föras förbi infartstågvägens slut.

20. Om uppehållståg behöver föras förbi infartstågvägens slut, visar tågexpeditören (platsvakten) signal 51 (framåt) samt, då tåget skall stanna, signal 46 c (stopp). Härvid skola dock iakttagas bestämmelserna i § 95 angående växling utanför driftplats område.

Angående förfarings-sätt, då infartstågvägen är förkortad, se § 48, pt 5.

Tågexpeditörs (platsvakt) åliggande, sedan tåg anlant.

21. Tågexpeditör (platsvakt) å driftplats med huvudsignal skall, då tåg anlant, dels kontrollera,

att tåget förer tågslutsignal,
 att i förekommande fall påskjutningslokomotiv medföljer,
 att tåget i förekommande fall förer signalerna 27 a, 28
 och 29 (signaler i tågs främre ände),
 dels tillse,

att infartssignalen (skyddssignalen) återställes till stopp
 inom den i § 47, pt 11, angivna tiden, så framt betingel-
 serna därför äro uppfyllda.

Kontroll därå, att infartssignalen (skyddssignalen) åter-
 ställts till stopp, sker antingen genom iakttagande av in-
 fartssignalens (skyddssignalens) ställning, eller dess bakljus
 (se S. O., vb 26), eller ock genom iakttagande av repeter-
 signal, om sådan finnes.

Angående åtgärder vid oregelmässigheter i fråga om signaler, som
 skola föras å tåg, se § 85.

22. Anses tåg vid infart till eller utfart från driftplats
 böra framföras med särskild varsamhet, skall tåget genom
 nämnda driftplats försorg här om underrättas genom var-
 samhetsorder, på sätt i § 51 säges.

Förfarings-
 sätt, då tåg
 skall framfö-
 ras med sär-
 skild varsam-
 het.

23. Har oavsiktligen tåg förts förbi huvudsignal, som
 visar stopp eller som visar »kör» till orätt tågväg, eller
 har tåg ingått å orätt tågväg, skall för tågets förande
 framåt eller bakåt signal 51 (framåt) resp. signal 52 (back)
 givas av tågexpeditör (platsvakt) eller på dennes uppdrag
 av signalvakt.

Förfarings-
 sätt, då tåg
 i visst fall
 gått förbi hu-
 vudsignal.

24. Om, sedan tåg stannat vid eller i närheten av
 plattform, föraren genom signal 41 (framåt) resp. 42
 (back) giver tillkänna, att tåget behöver i och för kol-
 eller vattentagning eller av annan anledning föras fram-
 åt eller bakåt, skall, om intet hinder härför finnes,
 tillstånd till rörelsen i fråga meddelas av tågexpeditör
 (platsvakt) medelst signal 48 (klart).

Förfarings-
 sätt, då tåg,
 som stannat
 vid eller i när-
 heten av platt-
 form, behöver
 föras framåt
 eller bakåt.

25. Om tåget vid ankomsten till med huvudsignal
 utrustad driftplats icke kan insläppas å platsen eller vid
 insläppandet måste exempelvis för växling stoppas så,
 att tåget ej i sin helhet passerat infartssignalmasten eller,
 där skyddssignal finnes, infartsväxeln, skall, därest ej
 tåget i sin helhet kan inom 10 minuter efter det att

Förfarings-
 sätt, då tåg
 antingen icke
 kan insläppas
 eller ock icke
 i sin helhet
 passerat in-
 fartssignal-
 masten (in-
 fartsväxeln).

dess gångtid å blocksträckan ifråga utgått, intagas innanför infartssignalen resp. växeln, detta snarast möjligt av tågexpeditören (platsvakten) anmälas till bakomliggande blockställe. Kan förbindelse medelst telegraf eller telefon med detta blockställe ej ernås, skall tågexpeditören (platsvakten) omedelbart meddela tågchefhavaren eller, om denne ej utan tidsutdräkt kan träffas, föraren, att tåget måste genom signal skyddas bakifrån (jfr § 72, pt 13).

Förestående gäller ej för driftplats, vars infartssignal är ersatt av utfartssignal å bakomliggande blockstation.

Angående utsändande av hjälplokomotiv och hjälptåg, se § 89.

Angående driftens besörjande å blocksträcka, som ej är fri, se § 91.

Angående utsändande av provkörningståg, som erhållit tillstånd att ombyta rörelseriktning mellan två angränsande driftplatser, se § 67, pt 11.

§ 54.

ÅTGÄRDER, DÅ BROMSVIKTEN ÄR OTILLRÄCKLIG ELLER KRAFTBROMSEN ÄR HELT ELLER DELVIS OBRUKBAR.

Åtgärd av tågexpeditör för bromsviktens ökande. 1. Anmäles det till tågexpeditören, att föraren till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande anser, att bromsvikten behöver ökas utöver vad som är föreskrivet i § 33, skall tågexpeditören antingen vidtaga åtgärder härför eller, om så ej kan ske, minska vagnvikten i nödig omfattning.

Nedsättande av tågs hastighet. 2. Befinnes det nödigt att framföra större vagnvikt än den, för vilken bromsvikt finnes tillgänglig, eller att eljest sammansätta tåget på sådant sätt, att den för tåget enligt tidtabellen bestämda största tillåtna hastigheten ej får komma till användning, kan denna hastighet i erforderlig grad nedsättas. Dylik åtgärd må av tågexpeditör vidtagas allenast för de tåg och de sträckor och i den omfattning, vartill bemyndigande meddelats honom av trafikinspektören. Då denna åtgärd vidtages, skall tåget härom underrättas genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, samt anmälan medelst telegraf eller telefon

avlåtas till tågledaren. Då tågexpeditör ej äger dylikt bemyndigande, men denna åtgärd anses ändamålsenlig, skall framställning medelst telegraf eller telefon om bemyndigande härtill avlåtast till tågledaren.

3. Anmäles det till tågexpeditören, att kraftbromsen är helt och hållet eller delvis obrukbar, skall tågexpeditören föranstalta därom, att skruvbromsar bemannas i den omfattning, som är föreskriven (jfr § 33) vid den för tåget bestämda största hastigheten eller, om denna är större än 60 km i timmen, för ett tåg med sistnämnda största hastighet. Kan så ej ske, skall antingen vagnvikten minskas i nödig omfattning eller den största tillåtna hastigheten ytterligare nedsättas. Då hastigheten skall nedsättas, skall tåget härom underrättas genom varsamhetsorder, på sätt i § 51 säges, samt anmälan medelst telegraf eller telefon avlåtast till tågledaren.

Åtgärd av tågexpeditör, då kraftbromsen är helt eller delvis obrukbar.

Därest kraftbromsen lämpligen kan istandsättas å station under vägen eller utbyte av lokomotiv eller vagn med bristfällig dylik bromsinrättning där ske, skall tågexpeditören medelst telegraf eller telefon meddela denna station underrättelse om förhållandet.

§ 55.

ÅTGÄRDER, DÅ DRAGKRAFTEN ÄR OTILLRÄCKLIG.

1. Är dragkraften för tåg, som befinner sig å station, otillräcklig, skall tågexpeditör vidtaga åtgärder för förstärkning av dragkraften inom de gränser, som angivas i § 28, och på sätt här nedan närmare säges.

Förstärkning av dragkraften.

2. Erfordras förstärkning annorledes än medelst påskjutningslokomotiv, skall tågexpeditören anordna dylik förstärkning, såframt han härtill är av trafikinspektören bemyndigad och lokomotiv för ändamålet finnes tillgängligt.

Förstärkning annorledes än medelst påskjutningslokomotiv.

Ordern delgives den station, dit förstärkningslokomotivet skall framgå.

Förstärkning medelst påskjutningslokomotiv. 3. Erfordras förstärkning medelst påskjutningslokomotiv, äger tågexpeditören, såframt lokomotiv för ändamålet finnes tillgängligt, anordna påskjutning å del av stationssträcka ävensom lokomotivets återgång till stationen, och skall lokomotivet vid återgången anses som extra tåg.

Angående när påskjutning får äga rum, se § 28, pt 3 och 4.

Underrättelse angående påskjutning. 4. Den blockstation, där påskjutningen skall börja, skall underrätta

dels det tåg, å vilket påskjutning skall äga rum, om påskjutningen och huru långt denna skall äga rum,

dels föraren å påskjutningslokomotivet om samma förhållanden ävensom om sättet för påskjutningslokomotivets återgång, om detta är känt,

dels, då påskjutningslokomotiv skall återgå från en punkt å linjen, å vägen befintliga block- och signalposter samt sådana sträck- och vägvakter, vilkas tjänstgöringsområde omfattar någon del av lokomotivets väg, för så vitt ej trafikinspektören ifråga om vakterna meddelat befrielse från skyldigheten att underrätta dessa med hänsyn därtill, att nämnda väg är så kort, att behov av underrättelse icke anses föreligga.

Underrättelserna till tågen skola i regeln meddelas genom allmän order, på sätt i § 51 säges; dock må underrättelse meddelas muntligen av tågexpeditören i händelse påskjutning skall äga rum endast å en del av en stationssträcka. Underrättelse till signalposter, sträckvakter och vägvakter meddelas i förekommande fall på sätt i § 24 säges.

Angående undantag från bestämmelserna om linjeblockeringsåtgärder och angående tåganmälan, då påskjutningslokomotiv användes, se resp. § 40 och § 41, pt 14.

Angående ogiltighet av huvudsignaler vid tågs gång å orätt spår å dubbelspårig bansträcka, se § 47, pt 17.

Angående påskjutningslokomotivs intagande å driftplats, se § 53.

Påskjutningslokomotivs tillsättande i gång varande tåg. 5. Påskjutningslokomotiv må endast i tvingande fall och endast efter trafikinspektörens antingen tillsvidare eller för enstaka fall lämnade medgivande tillsättas i gång varande tåg.

För att så skall få ske fordras dock i varje fall, att föraren å påskjutningslokomotivet under hela tiden skall tydligt kunna iakttaga det tåg, som skall påskjutas.

6. Angående förande av signaler å påskjutningslokomotiv, se § 35.

Signaler å påskjutningslokomotiv.

7. Tågexpeditör, som enligt förestående givit order om utbyte av lokomotiv eller förstärkning av dragkraften i tåg, skall omedelbart anmäla förhållandet till tågledaren och vederbörande maskinbefäl.

Meddelande till tågledaren m. fl.

8. Äger tågexpeditör ej befogenhet att giva order å denna § omnämnt slag eller finnes å stationen lokomotiv för ändamålet ej tillgängligt, anmäles förhållandet till tågledaren.

Åtgärder, då tågexpeditör ej äger befogenhet att anordna förstärkning av dragkraften.

Denne skall därvid, om lokomotivet måste tagas från annan station än den, där tåget befinner sig, för ändamålet anordna extra lokomotivtåg enligt bestämmelserna i § 24. Order om lokomotivets tjänstgöring meddelas i övrigt av tågledaren på sätt ovan angivits.