

DEL IV

BESTÄMMELSER
ATT INFLYTA I EN BAN-
FÖRORDNING FÖR HUVUD-
BANOR.

(B. F.)

FÖRTECKNING

ÖVER I B. F. FÖREKOMMANDE FACKTERMER.

Blockpost	se D. R. § 5, pt 6,
Blockstation	» » » 5, » 6,
Blocksträcka	» » » 5, » 14,
Blockställe	» » » 5, » 3,
Driftplats	» » » 5, » 1,
Fordon	» » » 4, » 1,
Förreglad } växel	
Förreglingsbar }	» » » 7, » 6,
Huvudspår	» » » 7, » 1,
Huvudtågväg	» » » 7, » 5,
Hållplats	» » » 5, » 5,
Infartstågväg	» » » 7, » 5,
Linjen	» » » 5, » 11,
Lokomotiv	» » » 4, » 2,
Platsvakt	» » » 11, » 2,
Sidospår	» » » 7, » 3,
Sidotågväg	» » » 7, » 5,
Signalpost	» » » 5, » 8,
Signalvakt	» » » 47, » 3,
Station	» » » 5, » 9,
Stationssträcka	» » » 5, » 14,
Stickspar	» » » 7, » 4,
Sträckvakt	» » » 15, » 1,
Tåg	» » » 6, » 2, 3,
Tågexpeditör	» » » 11, » 2,
Tågspår	» » » 7, » 2,
Tågväg	» » » 7, » 5,
Utfartstågväg	» » » 7, » 5,
Vägvakt	» » » 15, » 1,
Växling	» » » 6, » 5,
Försignal	se S. O. Kap. IV,
Genomfartssignal	» » » III,
Huvudsignal	» » » III,
Hållplatssignal	» » » V,
Infartssignal	» » » III,
Manöversignal	» » » VII,
Skyddssignal	» » » III,
Utfartssignal	» » » III.

FÖRKORTNINGSTABELL.

D. R. Driftreglemente.
 S. O. Signalordning.
 Sä. O. Säkerhetsordning.

§ 01.

BANANS BESKAFFENHET.

1. Banan skall underhållas på sådant sätt, att tåg utan fara kan framgå därå med den största hastighet, som är fastställd för varje särskild del av densamma.

2. Sådan mellan driftplatser belägen bansträcka, där stadigvarande minskning i den för bandelen gällande största tillåtna hastigheten skall iakttagas, skall utmärkas genom hastighetstavlor (jfr dock D. R., § 18, pt 9), innehållande å ena sidan uppgift å hastighetstalet och längden av den sträcka, å vilken hastighetsminskningen skall äga rum, medan den andra sidan är tom. Tavlan placeras tvärs för banan och så att tavlans inskrift vid tågs infart å bansträckan i fråga är synlig till vänster om spåret eller spåren.

§ 02.

BANKORSNING.

1. Bankorsning i plan å linjen må icke anordnas.

§ 03.

VÄGÖVERGÅNG I BANANS PLAN.

1. Vägövergång skall å sådana sträckor, där banan skall vara inhägnad, vara försedd med avstängningsanordning, vilken kan, då tåg passerar, hindra vägfarande att färdas över vägövergången.

2. Avstängningsanordning vid vägövergång må anordnas så, att den stänger endast mot vägen. Avstängningsanordning vid obehåkad vägövergång skall alltid anordnas på nämnda sätt.

Avstängningsanordning vid vägövergång får ej anbringas närmare spåret än 500 m/m utanför normalsektionen. Där förhållandena så medgiva, bör utrymmet vara så stort, att plats där finnes för ett anspänt åkdon.

3. Manövreras avstängningsanordning från plats, belägen på större avstånd än 50 meter från denna eller är utsikten över vägen skyddad vid den plats, från vilken den manövreras, skall vid vägövergången i förbindelse med avstängningsanordningen finnas ringklocka, vilken skall vara så inrättad, att den ringer såväl omedelbart innan (förringning) som under det stängning åger rum.

4. Tiden för förringningen skall vara minst 15 sekunder och antalet klockslag därvid minst 10.

5. Tiden för avstängningsanordningens tillslutande skall vara minst 15 sekunder, förringningen oberäknad.

6. Bom, som stänger över vägen, skall i nedfällt läge kunna öppnas för hand och skall sådant öppnande giva sig tillkänna vid manövreringsanordningen.

7. Vid vägövergång, där i stället för bevakning är anordnat automatiskt ringverk (jfr D. R., § 16, pt 2), skall detta vara så beskaffat, att ringningen börjar minst 30 sekunder, innan tåget ankommer till vägövergången.

8. Avstånd mellan övergång och den plats, varifrån avstängningsanordningen manövreras, bör icke överstiga 300 à 400 meter vid livligare trafikerad väg.

9. Avstängningsanordningar för två eller flera vägar skola kunna manövreras var för sig.

10. För fotgängare må gångkors eller dylik inrättning vara anordnad även vid övergång, som stänges med grind eller bom.

11. Vägövergångar skola vid behov kännetecknas för föraren med en tavla, angivande att signal, att tåget kommer, skall givas från lokomotivet.

12. Vid behåkade vägövergångar skola finnas signal-

skivor och lyktor, som angiva avstängningsanordningarnas ställning. Å lämpligt avstånd från dylik vägövergång av farligare beskaffenhet må, om så prövas erforderligt, därjämte uppställas med avstängningsanordningarna förbundna signalskivor och lyktor, avsedda att redan på avstånd mot tåg angiva avstängningsanordningarnas ställning.

§ 04.

SPÅRÖVERGÅNGAR Å DRIFTPLATS.

1. Å driftplatser, där allmänheten måste passera över spår, skola tydligt utmärkta övergångsplatser finnas. Såvitt möjligt skall vid dylika driftplatser tillträdet till spårren å andra platser än vid övergångarna vara spärrat eller vara genom varningstavlor förbjudet.

§ 05.

TELEGRAF, TELEFON, RINGVERK.

1. Samtliga blockställen skola stå i förbindelse med varandra medelst telegraf med kvarstående skrift.

Å sträcka med linjeblockering må dock vid blockpost telegrafan ersättas med telefon till närmaste blockstation åt varje håll.

2. Närliggande stationer samt mellan dem befintliga blockposter, signalposter, sträckvakter och vägvakter skola kunna sätta sig i förbindelse med varandra genom telefon.

3. Vid driftplats, där tågexpeditör (platsvakt) ej kan muntligen direkt meddela sig med signalvakt, skall telefon finnas för meddelanden mellan dem.

4. Där signal att tåget kommer icke brukar kunna uppfattas å station, skall sådan anordning finnas, att tåggets annalkande på annat sätt tillkännagives för den, som har att visa eller att giva order om visande av körsignal.

§ 06.

ANORDNANDE AV SPÅR Å DRIFTPLATS.

1. Å sådana stationer, där allmänheten måste passera över tågspår, böra dessa, såvitt möjligt, anordnas så,

att huvudtagväg ligger längre från stationshuset eller huvudplattformen än övriga tagvägar.

2. Å stationer, där växling utanför infartssignalen ofta behöver äga rum åt linje med tät tågrörelse, bör i regeln utdragsspår finnas anordnat.

3. Å gränstation mellan enkel- och dubbelspårig bansträcka skall i anslutning till tagväg för tåg i riktning mot enkelspåret finnas en spårsträcka (skyddsspår), så anordnad att tåg i nämnda riktning, som ej kan stanna å vederbörlig plats, kan dit inledas i syfte att förhindra, att det utgår å den enkelspåriga bansträckan.

Å station vid dubbelspårig bansträcka skola i anslutning till närmast intill huvudtagväg beläget tagspår (förbi gångsspår) finnas spårsträckor anordnade som skyddsspår i förhållande till huvudtagvägarna.

4. I de fall, då stor fara kan vara förbunden därmed, att tåg ej kan stanna för stoppsignal från huvudsignal såsom vid längre lutning mot rörlig bro, bör, där så anses erforderligt, en spårsträcka finnas anordnad, å vilken tåget i dylikt fall inledes (säkerhetsspår). Dylikt spår skall vara utmärkt som sådant genom en vid spårets början invid detsamma uppställd tavla med inskriften »Säkerhetsspår».

5. Vid ändan av stickspår skall stoppanordning finnas.

§ 07.

VÄXLAR OCH SPÅRSPÄRRAR.

1. För varje växel och spårspärr skall ett normalläge finnas bestämt, vilket läge såvitt möjligt skall vara angivet å omställningsanordningen.

Som normalläge för växel och spårspärr skall angivas det läge, som växeln resp. spårspärren med hänsyn till begagnandet i regeln skall intaga.

För växel mellan två tagspår blir sålunda i regeln normalläget, då den ligger till det rakaste tagspåret. För växel mellan tagspår och sidospår blir sålunda i regeln normalläget, då den ligger till tagspåret.

Varje växel och spårspärr skall vara försedd med nummer.

2. Växelklot å lokalt omläggbar växel skall vara målat till hälften i rött och till hälften i vitt sålunda, att i normalläge den vita sidan ligger upp.

3. Å station skall växel i tågväg ävensom växel och spårspärr till skydd för tågväg vara försedd med låsinrättning för det läge den skall intaga, då tåg skall framgå å vederbörande tågväg, såvida den icke är förreglingsbar i detta läge.

Å annan driftplats skall växel i tågväg ävensom växel resp. spårspärr till skydd för tågväg vara försedd med låsinrättning för normalläget.

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.

4. Mellan spår, som medelst växel äro förbundna med varandra, skall den punkt, dit fordon å ena spåret kunna i riktning mot växeln framföras utan att hindra fordons rörelser å det andra spåret utmärkas medelst ett märke (hinderpåle e. d.) Detta märke skall anbringas vid den punkt, där avståndet mellan vardera spårets inre rälssträngar är 2 meter.

§ 08.

SIGNALANORDNINGAR SAMT VÄXEL- OCH SIGNAL-SÄKERHETSANLÄGGNINGAR.

1. Varje med växel utrustad driftplats ävensom blockpost utan växel skall vara utrustad med infartssignal (skyddssignal) för varje tågriktning. Vid driftplats med endast en växel i huvudspåret eller vid blockpost utan växel må de för de båda tågriktningarna avsedda vingarna anordnas å en gemensam mast (*T-signal*).

Angående signaler vid rörlig bro stadgas i pt 4.

2. I stället för infartssignaler (skyddssignaler) må vid annan signalpost än rörlig bro anordnas utfartssignaler å angränsande stationer, om

dels utfartssignalerna sättas i sådant beroende av lägena å signalpostens huvudspårsväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar,

att körsignal ej kan givas, med mindre än att huvudspårsväxlarna ligga i läge för gång å huvudspåret samt skyddsväxlar och spårspärrar ligga i avvisande lägen i förhållande till huvudspåret, ävensom

att nämnda växlar och spårspärrar ej kunna omläggas, så länge någon av dessa utfartssignaler står till kör,

dels ock visshet finnes för att, sedan tåg utgått å stationssträckan, omläggandet av nämnda växlar och spårspärrar å signalposten ej kan äga rum, förrän tåget dit ankommit.

3. Utfartssignaler skola, förutom i det i pt 2 angivna fall, finnas:

a) å station, där flera järnvägslinjer utlöpa åt samma håll, utan att utfartstågvägarna äro oberoende av varandra,

b) å sådan med infartssignal försedd driftplats, där linjeblockering finnes, i riktning mot linjeblocksträckan,

c) å gränsstation mellan enkelspårig och dubbelspårig bansträcka, för tågriktningen mot enkelspåret,

d) å driftplats med sådan i utfartstågväg belägen förreglingsbar motväxel (jfr pt 20), som antingen ej kan av tågexpeditören (platsvakten) övervakas eller kan omläggas utan dennes medverkan.

4. Rörlig bro skall vara skyddad av huvudsignaler, som skola stå i sådant beroende av bron, att desamma ej kunna ställas till kör med mindre än att bron intager riktigt läge för tågtrafik samt att bron ej kan frigöras från detta läge, så länge någon av huvudsignalerna står till kör.

5. Är rörlig bro belägen å driftplats eller så nära dylik, att växlingsrörelser beröra bron, skall bron dessutom vara förbunden med skyddsväxel eller, om sådan ej kan anordnas, med signal, som visar, huruvida bron är klar för uppbärande av tåg eller icke.

6. Huvudsignaler skola vara försedda med försignaler i följande fall, nämligen

a) skyddssignal vid rörlig bro,

b) sådana infartssignaler och skyddssignaler i övrigt, som äro uppställda å stationssträcka, där den största tillåtna hastigheten får uppgå till mer än 60 km i timmen,

c) sådana infartssignaler och andra skyddssignaler än sådana vid rörlig bro, som äro uppställda å andra än i b) angivna stationssträckor, därest huvudsignalen i fråga ej är synlig på det avstånd, där försignalen enligt pt 17 skulle vara uppställd,

d) utfartssignaler för sådana av genomfartståg använda tågvägar, å vilka hastigheten får uppgå till mer än 60 km i timmen, därest utfartssignalen i fråga ej är synlig på behörigt bromsavstånd, dock ej i det fall att vederbörande infartssignal är försedd med genomfartssignal.

7. Försignal skall kunna angiva, huruvida tillhörande huvudsignal står till stopp eller kör samt, då huvudsignalen är flervingad, dessutom, huruvida kör visas till huvud- eller sidotågväg (försignal med tre signalbegrepp).

8. Huvudsignal skall *helst* uppställas till vänster om tillhörande spår. När huvudsignal anordnas å signalbro, skall signalen uppställas om möjligt rakt över spåret. Försignal skall i regeln uppställas till vänster om tillhörande spår.

9. Huvudsignaler, gällande för närliggande spår, skola så uppställas eller anordnas, att de från tågen icke kunna förväxlas med varandra.

10. Infartssignaler samt skyddssignaler skola i regeln uppställas framför farliga punkten. Dessa signaler skola dessutom uppställas så, att desamma, om möjligt, äro synliga från tåg vid den punkt, där försignalen är uppställd eller, om sådan ej finnes, vid den punkt, där denna skulle varit uppställd.

Vid driftplats med växel, där T-formad skyddssignal finnes anordnad, må, med undantag från vad ovan är stadgat, nämnda signal uppställas invid eller i närheten av växeln.

11. Vid stationer, där växling å eller över ankommande tågs infartstågväg behöver äga rum, skall infartssignal uppställas minst 200 m. utanför yttersta växeln i huvudtågvägen.

Skyddssignal för rörlig bro bör i regeln uppställas minst 200 m. framför bron.

12. Utfartssignal skall, om möjligt, uppställas framför motväxel i utfartstågväg och framför farliga punkten i förhållande till närbelägen tågväg.

13. Huvudsignal skall därjämte så uppställas, att densamma, om möjligt, är synlig från ställverk*) samt, beträffande infartssignal, från plattformen eller dess närmaste grannskap, dock att signalens siktbarhet från tåg skall i första hand tillgodoses.

14. Om huvudsignal, som manövreras från i särskilt hus inrymt ställverk, ej kan därifrån iakttagas, är det önskligt, att sådan anordning finnes, att från ställverkshuset kan kontrolleras, huruvida signalens översta vinge står i stopp- eller körställning.

15. Är huvudsignal ej synlig från plattformen eller dess närmaste grannskap, skall sådan anordning finnas, att tågexpeditören (platsvakten) kan kontrollera, huruvida signalens översta vinge står i stopp- eller körställning.

16. Huvudsignal skall vara anordnad så, att, när lykta ej är ordentligt upphissad, grönt sken ej kan framträda mot tåg, om anländer å den linje, för vilken huvudsignalen skall gälla.

17. Försignal skall uppställas så, att den, om möjligt, är synlig på minst 150 m. avstånd.

Försignal till infartssignal (skyddssignal) skall i regeln uppställas framför tillhörande huvudsignal å de i nedanstående tabell angivna avstånd:

När den största tillåtna hastigheten är	I stigning om 2,5 : 1 000 och däröver	I stigning om mindre än 2,5:1000, å horisontell bana samt i lutning till och med 5 : 1 000	I lutning om mer än 5 : 1 000
100 km i timmen ...	600	700	—
Högst 90 km i timmen	500	600	700

*) Med ställverk avses även ställbock eller annan anordning, varmed växlar eller signaler manövreras.

Den framför huvudsignalen befintliga bansträckans lutningsförhållande är bestämmande för försignalsavståndet blott för så vitt samma lutningsförhållande förefinnes å minst 1 000 m. längd framför huvudsignalen. I annat fall skall detta avstånd bestämmas efter en genomsnittslutning, vilken beräknas av banans höjdskillnad mellan huvudsignalen och en 1 000 m. framför densamma belägen punkt.

Vid stigning, som följer efter en horisontellt eller i lutning liggande sträcka om mer än 1 000 m. längd, skall, om denna stigning börjar mindre än 300 m. framför huvudsignalen, avståndet bestämmas, som om horisontalplanet eller lutningen fortsatte fram till huvudsignalen.

Från de i tabellen angivna avstånden kunna följande avvikelser göras:

Ökning av avståndet, dock högst till 1 000 meter, skall ske, om så är nödvändigt för att försignalen må bli synlig på minst 150 m. avstånd och om siktbarheten i allmänhet därigenom förbättras.

Minskning av avståndet må ske, om så av lokala förhållanden betingas eller om trafikförhållandena tillåta ett mindre avstånd, såsom t. ex. vid säckstationer och andra platser, där hastigheten vid infarten alltid måste vara jämförelsevis ringa, i båda fallen dock endast i sådan mån, att varje tåg i riktning mot huvudsignalen med hänsyn till sin verkliga hastighet och banans lutningsförhållande erhåller tillräcklig bromsväg.

Försignal till utfartssignal uppställas med hänsyn till lokala förhållanden, dock ej framför vederbörande infartssignal.

18. Manöversignaler böra uppsättas vid sådana spår eller spårgrupper, från vilka växlingsrörelser icke få företagas, när tåg skall framgå, dock icke då dessa växlingsrörelser lämpligen kunna på annat sätt förhindras.

19. Manöversignal skall om möjligt uppställas till vänster om det spår eller den spårgrupp, för vilket eller vilken den gäller.

20. Förregling av växlar och spårspärrar skall anordnas i följande omfattning.

a) Motväxlar i tågvägar ävensom medväxlar i sådana tågvägar, som måste användas av genomfartståg, skola vara förreglingsbara åtminstone å stationer, belägna å sådana sträckor, där den största tillåtna hastigheten överstiger 60 km i timmen;

b) Sidospår, som berör tågväg å stationer av nyssnämnda slag, skall vara avstängt medelst skyddsväxel eller spårspärr, och skall sådan växel resp. spårspärr även vara förreglingsbar;

c) Vad som under a) och b) sagts, skall, oavsett den för sträckan gällande hastigheten, alltid gälla i fråga om växlar i tågväg å linjen, samt skyddsväxlar och spårspärrar till skydd för dylik tågväg;

d) Centralt omläggbar motväxel å vare sig station eller linjen skall, oavsett om växeln tillika är lokalt omläggbar eller ej, vara försedd med anordning för kontroll därå, att båda växeltungorna ligga i rätta lägen.

21. Huvudsignal vid driftplats med eller utan förregling skall vara så inrättad, att signalen antingen kan ställas till kör endast under tågexpeditörs (platsvakts) medverkan (*stationsblockering, tågvägsspärr*) eller ock kan handhas av honom själv.

Härifrån kan undantag göras i fråga om utfartssignal i förbindelse med linjeblockering.

22. Där stationsblockering för vare sig infart eller både in- och utfart finnes, skall denna vara anordnad så,

att, när tågväg för visst tåg lagts, tillhörande växlar och spårspärrar kunna från ställverket fastlåsas, så att de ej kunna omläggas utan särskild utlösning (*tågvägsförregling*) antingen genom medverkan av tågexpeditören eller genom det framgående tåget,

att tågexpeditören kan kontrollera, att tågvägen blivit sålunda fastlåst,

att först därefter tillstånd till visande av körsignal kan givas samt

att, då viss tågväg lagts, körsignal kan visas allenast med det antal vingar (lyktor), som svara mot tågvägen.

23. Där tågvägsspärr för vare sig infart eller både in- och utfart finnes, skall denna vara anordnad så,

att när tågväg för visst tåg lagts, tillhörande växlar och spärrar kunna från ställverket fastlåsas, så att de ej kunna omläggas utan särskild utlösning medelst nyckel,

att körsignal ej kan givas, förrän signalen blivit frigiven medelst nyckel,

att dylik frigivning ej kan ske, förrän förutnämnda fastlåsning av tågvägen ägt rum,

att, då viss tågväg lagts, körsignal kan visas allenast med det antal vingar (lyktor), som svara mot tågvägen.

24. Utomhus anordnat ställverk skall vara försett med sådan låsanordning, att obehörigt handhavande av det-samma hävstänger resp. vevar kan förhindras.

När huvudsignal icke manövreras från ställverk, skall omställningsanordningen vara försedd med låsinrättning.

25. I tågväg befintliga, centralt omläggbara motväxlar skola vare sig dessa även äro lokalt omläggbara eller ej, vara så anordnade, att, sedan huvudsignalen återställts till stopp efter ett framsläppt tåg, omläggning av de i förreglingen ingående växlarna antingen icke kan äga rum, så länge tåget befar någon av dessa växlar (*växelspärrskenor*) eller dylikt eller förrän tågvägen frigivits av tågexpeditören eller genom det framgående tåget (*tågvägsförregling*).

26. Å en och samma driftplats skola huvudsignaler inbördes samt huvudsignaler och manöversignaler vara så förbundna med varandra, att de ej samtidigt kunna medgiva sådana rörelser med tåg eller fordon, som ej få företagas samtidigt.

27. Genomfartssignal skall, om vederbörande förvaltning beslutat sig för användande å viss bansträcka av signalen, finnas å alla driftplatsers infartssignaler å denna bansträcka.

28. Genomfartssignal skall vara så anordnad, att signal »genomfart tillåten» kan givas med densamma alle-

nast för huvudtågväg utom vid sådana platser, där genomfartståg avviker till en grenlinje och avvikelserna äger rum redan vid infarten.

Genomfartssignal skall vara så konstruerad

a) att den automatiskt återgår till stopp, sedan tåg framgått;

b) att den kan manövreras endast av tågexpeditör (platsvakt) själv eller endast under dennes medverkan;

c) att den ej kan vara ställd till »genomfart tillåten» med mindre än att såväl in- som eventuellt befintlig utfartssignal är ställd till kör.

29. Huvudsignal och tillhörande försignal skola vara så förbundna med varandra, att båda manövreras samtidigt.

30. Vid hållplats skall anordnas hållplatssignal.

Vid obemannad hållplats skall denna signal vara så anordnad, att den automatiskt återgår i normalställning, då den icke användes i den andra ställningen.

31. Vattenkastare med vridbar arm skall vara försedd med signal, som nattetid angiver armens läge.

32. För uppgifter om mått å samt målning av signalmedel skola särskilda föreskrifter finnas utfärdade.

§ 09.

LINJEBLOCKERING.

1. Å bansträcka med särskilt tät tågrörelse skall huvudsignal, som reglerar tågs utfart å blocksträcka, vara så inrättad, att den icke kan ställas till kör med mindre än att blocksträckan är fri från tåg, d. v. s. att ett å sträckan förut utgången tåg lämnat densamma (*linjeblockering*).

§ 010.

BELYSNING.

1. Plattformer och bangårdar skola vara försedda med erforderliga belysningsanordningar.

§ 011.

UR.

1. Varje stationshus skall vara försett med ur. Även ständigt bemannat ställverkshus skall vara försett med ur. Å större bangårdar skola därjämte ur i erforderlig utsträckning finnas uppsatta.

Övergångsbestämmelser.

För genomförandet av bestämmelserna om försignal med tre signalbegrepp (§ 08, pt 7) samt stationsblockering eller tågvägsspärr i avseende å infarts- och utfartssignaler (§ 08, pt 21, 22 och 23) kan särskild övergångstid fastställas.

MOTIVERING

TILL FÖRSLAG TILL BESTÄMMELSER ATT INFLYTA I EN BANFÖRORDNING FÖR HUVUDBANOR.

§ 01.

Pt 1. I §§ 16 och 31 av Sä. O. förekommande föreskrifter, att bana och station skola hållas i fullgott skick o. s. v., hava ansetts böra överflyttas till banförordningen och på samma gång givas sådan formulering, att det tydligt framgår, att den största tillåtna hastigheten hänför sig till viss bansträcka.

Pt 2. Från särtryck nr 151 har överförts bestämmelsen om utmärkande av sådan bansträcka, där permanent hastighetsminskning erfordras, medelst hastighetstavlor.

§ 02.

Pt 1. Bankorsningar i plan torde för närvarande icke finnas å huvudbanor och böra enligt kommitténs åsikt ej få för framtiden anordnas. Kommitténs förslag till D. R. är byggt på denna förutsättning.

§ 03.

Pt 1. Om järnvägsförvaltning erhållit befrielse från att hava banan inhägnad, torde därav också följa att vägövergångar över sådan bana icke behöva vara försedda med avstängningsanordningar. Om i undantagsfall avstängningsanordning likväl skulle anses erforderlig, förutsätter kommittén att vederbörande myndighet därom kan förordna.

Pt 2. Kommittén har här upptagit bl. a. den bestämmelse, som av Trafiksäkerhetskommittén föreslagits i dess förslag till Banförordning, § 39, och vill kommittén till alla delar instämma i den motivering därför, som av nämnda kommitté anförts.

Vid obevakad övergång måste givetvis avstängnings-

anordningen alltid vara anordnad så, att den stänger allenast mot vägen. Bestämmelsen om avståndet mellan avstängningsanordningen och spåret ansluter sig till Malm-slättskommisionens förslag å sid. 92 i dess betänkande.

Bestämmelsen i andra stycket åsyftar huvudsakligen bommar med gallerverk och avser att vid svajning av gallerverket betrygga det fria rummet.

Pt 3. Kommitténs förslag att bevakad vägvästängningsanordning, som manövreras på avstånd, skall förses med ringverk, överensstämmer med gällande tekniska bestämmelser. Om emellertid avståndet mellan sådan avstängningsanordning och det ställe, från vilket denna manövreras, icke är för stort, torde den manövrerande tjänstemannen kunna vid behov genom tillrop åtvärna vägfärande, varigenom en sådan anordning, som nyss nämnts, bleve obehöflig. Med tanke härpå har kommittén ansett sig kunna föreslå, att ringverk i regeln icke skulle behöva anordnas, där avståndet icke överstiger 50 meter, d. v. s. ett avstånd, inom vilket vägtrafiken även under ogynnsamma väderleks- och belysningsförhållanden beräknas kunna iakttagas.

I Trafiksäkerhetskommitténs förslag till banförordning föreslås som villkor för boms manövrerande på avstånd, att bommen skall vara synlig från manövreringsstället, och i motiveringen härtill anföres, att det synts kommittén ligga i sakens natur, att, om en stänginrättning vid en vägövergång manövreras på avstånd, den, som sköter manövreringen, bör hava överblick över vägövergången. Till denna mening synes Kungl. Järnvägsstyrelsen ansluta sig. I sitt yttrande över nämnda kommittés förslag framhåller Styrelsen nämligen, att ett sådant krav visserligen synes obehöfligt strängt, men ifrågasätter Styrelsen undantag från detsamma endast för banor av lägre art.

Även Svenska Teknologföreningen, som varit i tillfälle att yttra sig i denna sak, biträder Trafiksäkerhetskommitténs förslag, dock med den reservationen, att undantag borde göras för järnväg med en största tåghastighet av 70 km i timmen, såvida icke fråga är om livligt trafikerad väg.

Kommittén har emellertid icke kunnat följa Trafiksäkerhetskommitténs förslag, emedan det å redan färdigbyggda banor förekommer, att vägövergång avstänges medelst på avstånd manövrerad fällbom, ehuru utsikten över vägövergången icke är fri, utan att några olyckor av denna anledning försports. Kommittén anser dock,

att den säkerhetsåtgärden bör vidtagas, att ringverk alltid anordnas vid sådan vägövergång, över vilken utsikten från manövreringsstället är skymd, huru kort avståndet mellan dessa platser än må vara.

Pt 4 och 5. De av kommittén föreslagna bestämmelserna om tiden för förringning och stängning överensstämma med nu tillämpade tekniska bestämmelser vid Statens järnvägar.

Pt 6. Även denna föreskrift överensstämmer med förenämnda tekniska bestämmelser.

Pt 7. Kommittén, som antagit att Malmslättskommissionens i pt 12 av dess betänkande uttalade önskemål avser obehållna vägövergångar, kan för sin del icke gå med på att bevakning ersättes med ringverk annat än i de i D. R., § 16, pt 2, angivna fall. Beträffande vad Styrelsen i sitt utlåtande angående nämnda kommissions betänkande uttalat därom, att ringverken skulle kompletteras med i mörker belysta varningstavlor, så avser denna anordning givetvis vägtrafikens skyddande.

Kommittén har emellertid ansett sig böra avfatta sina förslag rörande signalering vid vägövergångar så, att de uteslutande avse järnvägstrafikens skyddande, och har kommittén förfarit så icke därför, att kommittén ansett skydd för vägtrafiken överflödigt utan därför, att dylika föreskrifter rätteligen ansetts böra ha sin plats i en grundlag. Med hänsyn härtill, och då denna fråga torde ingå i den av Styrelsen tillsatta vägövergångskommitténs uppdrag, har kommittén ansett sig icke böra göra något uttalande i denna fråga.

Pt 8. Här föreslagna avstånd är överensstämmande med den praxis, som utbildat sig på grund av det förhållandet, att sådana vägövergångar, vars avstängningsanordningar manövreras på avstånd, i allmänhet befinna sig vid en stations yttersta växel, dit avståndet i de flesta fall är omkring 350 meter.

Pt 9. Denna bestämmelse är betingad av svårigheten att avpassa stängning av två eller flera vägövergångar samtidigt utan att onödigtvis hindra vägtrafiken.

Pt 10. Det torde i vissa fall vara nödvändigt att vid vägövergång, som avstänges med grind eller bom, anbringa gångkors för att därigenom göra det möjligt för *gående* att komma fram, då övergången måste hållas stängd för *körande*. En sådan anordning torde särskilt vara påkallad, då vägövergången är belägen omedelbart intill station, där över- eller undergång för allmänheten icke finnes.

Pt 11. Ifrågavarande tavla, som i S. O. vb intagits under benämningen »orienteringsmärke», torde erfordras företrädesvis å nya bandelar, intill dess lokomotivpersonalen blivit fullt orienterad å sträckan, men även å andra bandelar, där utsikten från vägövergång mot tåget är skymd.

Pt 12. Vid vissa vägövergångar av farligare beskaffenhet, såsom gata i stad eller annat tätt bebyggt samhälle, torde det utöver den å själva avstängningsanordningen anbragta signalen vara erforderligt att på lämpligt avstånd en signal finnes, som för tåg anger avstängningsanordningens ställning.

Angående kommitténs ställning till signalering för vägtrafikens skyddande åberopas vad som anförts vid pt 7.

§ 04.

Pt 1. Med denna föreskrift har kommittén närmast avsett att man å driftplats, där tunnel eller gångbro av kostnads- eller andra skäl icke lämpligen kan anordnas, skulle genom anläggande av s. k. plankvandring mellan spåren och anordnande av plattformerna på lämpligt sätt i förhållande till denna plankvandring hänvisa allmänheten att taga vägen över spåren vid ett visst ställe, där bevakning vid behov lättare kan anordnas. Där tillträdet till spåren lämpligen kan avspärras genom utspännande av linor eller uppsättande av stängsel, bör så givetvis ske.

§ 05.

Pt 1. Tjänstgöringsreglementets kap. IV, § 8, stadgar, att samtliga stationer, där tåg kunna mötas, skola stå i förbindelse med varandra genom elektrisk telegrafledning. Kommittén håller före att alla driftplatser, som hava att öva kontroll å rumsavståndet mellan tågen och ej enbart sådana, där tågmöte (korsning) kan äga rum, böra förses med telegraf och givetvis sådan som lämnar kvarstående skrift.

Från denna regel anses dock undantag kunna göras för blockposter, belägna å sträcka, försedd med linjeblockering, där telegrafan kan ersättas med telefon, emedan rumsavståndet kontrolleras genom linjeblockeringen.

Pt 2. Anordningen i fråga är, som bekant, praktiskt tagit redan genomförd å samtliga statsbanelinjer. Bestämmelsen, att anordningen skall finnas, har ansetts böra införas, då den är grundläggande för de i D. R.

intagna föreskrifterna om ordergivning vid anordnande och inställande av extratåg m. m.

I övrigt hänvisas till vad av kommittén tillkallade sakkunniga enligt bilagda protokoll anfört beträffande brovakts, sträckvakts och vägvakts skyldighet att vara anträffbara i telefon.

Pt 3. Här föreslagen telefonförbindelse har ansetts nödvändig för meddelanden mellan tågexpeditör (platsvakt) och signalvakt, när detta ej kan ske direkt muntligen.

Pt 4. Vid stationer, där förhållandena göra det svårt eller omöjligt att på den plats, varifrån infartssignalen manövreras, i vederbörlig tid uppfatta annalkande tågs signal »tåget kommer» torde, enligt vad som av olika linjemyndigheter med styrka framhållits, behov föreligga att genom någon teknisk anordning möjliggöra detta. För detta ändamål hava hittills huvudsakligen använts ringapparater i förbindelse med skenkontakter, men har kommittén icke ansett, att en viss anordning borde föreskrivas i Banförelörden, då det ju låter tänka sig, att andra anordningar kunna fylla samma ändamål.

Så har sedan slutet av förra året en ny apparat för samma ändamål införts, nämligen den s. k. tågankomsttelefonen. Denna har, sedan densamma kommit till användning, visat sig fungera tillfredsställande, och anser kommittén sig hava anledning förmoda, att den svåra frågan om möjligheten av att i vissa fall kunna uppfatta signalen »tåget kommer» i och med denna apparat förts närmare en praktisk lösning.

§ 06.

Pt 1. Kommittén instämmer i Malmslättskommis-sionens uttalande i frågan.

Pt 2. Kommittén instämmer i Malmslättskommis-sionens uttalande i frågan, samt hänvisar till motiveringen under § 08, pt 11.

Pt 3. Angående anledningen till dessa bestämmelser åberopas motiveringen till D. R., § 64, pt 15.

Pt 4. Här föreslagna tavla med inskriften »Säkerhets-spår» har ansetts nödvändig av det skäl att, då säkerhetsspåret icke bör få användas för uppställande av vagnar, särskilt icke vid sådana tider, då spåret kan komma till användning för väntat tåg, varom föreskrift intagits i D. R., § 102, pt 5, spåret med hänsyn härtill bör vara uttryckligen utmärkt som sådant.

Pt 5. Föreskriften har i något förändrad form överflyttats från Tjänstgöringsreglementets kap. IV, § 12.

§ 07.

Pt 1 och 2. Då kommittén funnit sig böra föreslå, att det ena av en spårväxels läge skall utgöra växels normalläge, och i sammanhang därmed även föreslagit vissa bestämmelser, torde det vara nödvändigt för personalens vidkommande, att detta normalläge på ett fullt tydligt sätt angives. Å lokalt omläggbara växlar synes detta bäst kunna ske genom målning på visst sätt av växelkloten. Å centralt omläggbara växlar framgår normalläget av omställningsanordningens ställning.

Pt 3. Bestämmelserna i D. R., § 48, om tågvägsinspektion kräva anordningar för låsning av växlar i den utsträckning, som här är angiven.

Pt 4. Bestämmelsen hämtad huvudsakligen från Tjänstgöringsreglementets kap. IV, § 11.

§ 08.

Pt 1. Bestämmelsen motsvarar stadgandet i Tjänstgöringsreglementets kap. IV, § 10. Av kostnadshänsyn är det lämpligt att å platser med endast en växel i huvudspåret uppsätta infartssignalerna åt båda hållen på samma mast. Från säkerhetssynpunkt kan i dylikt fall denna anordning tillåtas, då korsning icke är avsedd att kunna äga rum å dylik plats.

Pt 2. Här åsyftad anordning har redan införts vid Statens järnvägar och då densamma icke synes kommittén ägnad att tillbakasätta säkerheten, har kommittén för sin del icke något att erinra däremot.

Pt 3. Malmslättskommissionen har förordat, att ut-fartssignaler borde anordnas i samma utsträckning som i Preussen. Kommittén finner emellertid detta vara att gå onödigt långt och anser för sin del, att anordnandet av dylika signaler kan begränsas till av kommittén föreslagna fall.

Pt 4. Föreskriften i § 10 av kap. IV i Tjänstgöringsreglementet, att rörlig bro skall vara försedd med fasta signalinrättningar, bör kompletteras med den bestämmelsen, att signalerna skola vara förreglade med bron, något som kommittén finner vara ett oeftergivligt villkor.

Pt 5. Försiktigheten synes bjuda att i här angivna fall en särskild, växlingsrörelser betryggande anordning vidtages.

Pt 6. I fråga om försignaler till infarts- och skydds-signaler är bestämmelsen under c) den grundläggande. Det här framställda kravet torde ej tarva någon motive-ring. Den skärpning av fordringarna, som innehålles i bestämmelserna under a) och c), är föranledd därav, att vid sådana farliga punkter som svängbroar och vid större hastighet än 60 km man ansett sig böra taga hän-syn till den möjligheten, att en huvudsignal, som i regeln är synlig å bromsavstånd, kan vid dimma o. d. tillfällen vara omöjlig att upptäcka å detta avstånd, vilket givet-vis kan vara förenat med fara. Jämväl vid lägre hastig-heter än 60 km i timmen förefinnes givetvis en viss risk vid osiktbart väder, men har denna risk i dylika fall ej ansetts vara så stor, att den bör föranleda krav på an-ordnande av försignaler

I fråga om försignaler till utfartssignaler är det svårt att angiva några principer rörande den omfattning, i vilken dylika signaler erfordras. Det här framställda förslaget är byggt på samma principer, som tillämpats be-träffande försignaler till infarts- och skyddssignaler.

Pt 7 Hänvisas till motiveringen under kap. IV i S. O.

Pt 8. Bestämmelsen hänför sig till vänstertrafiken å dubbelspårig bansträcka och till det förhållandet, att fö-raren i regeln har sin plats på lokomotivets vänstra sida. Att alltid uppställa huvudsignal till vänster om spåret låter sig dock icke göra.

Pt 9. Med denna bestämmelse har kommittén velat förebygga, att huvudsignal gällande för viss linje upp-ställes så, att den kan uppfattas av tåg å annan linje såsom gällande detta tåg. Särskilt torde det vara av vikt att noga avpassa huvudsignals plats i sådant fall, då två linjer från samma håll i kurva ingå å en station och där detta förhållande gör, att de båda infartssignalerna, från tåget sett, på grund av olämplig uppställning synas växla plats inbördes allt efter som tåget framföres.

Kan förväxling ej förebyggas vid valet av uppställ-ningsplats, bör i stället avskärmning äga rum.

Pt 10. Denna bestämmelse innebär, att infarts- och skyddssignaler skola kunna iakttagas på bromsavstånd från den farliga punkten.

Det för driftplatser med endast en växel medgivna un-dantaget är en given följd av, att båda infartssignalerna sitta på samma mast.

Pt 11. Malmslättskommissionen har i sitt betänkande framställt det önskemålet, att infartssignal borde placeras så långt utanför yttersta växeln, att erforderlig växling

med tåg alltid skulle kunna äga rum innanför nämnda signal. Styrelsen har i anledning härav framhållit, att detta förslag på grund av den nödvändiga begränsningen av de mekaniska linledningarnas längd i många fall skulle medföra, att två ställverk skulle behövas, där man förut kunnat reda sig med ett, att infartssignalerna emellertid i regeln kunna utflyttas 200 meter utanför yttersta växeln, men att detta är förenat med vissa olägenheter ur ordergivningssynpunkt. Ehuru i detta fall som i alla andra frågans ekonomiska sida måste vara av underordnad betydelse i förhållande till säkerhetssynpunkten, anser kommittén, att Malmslättskommissionens förslag icke medför sådana fördelar ur sistnämnda synpunkt, att de tillnärmelsevis motsvara de därmed förenade betydande kostnaderna.

Om man, där växling i eller över ankommande tågs infartstågsväg måste äga rum, utflyttar infartssignalen så långt linledningarna i regeln medgiva, d. v. s. omkring 200 meter, kan växlingen i ett flertal fall ske under skydd av huvudsignal. I de fall, då växling ofta måste företagas utanför denna signal, bör den i § 06, pt 2, föreskrivna anordningen med utdragsspår komma till användning. Dessa föreskrifter jämte de i D. R., § 95, angivna bestämmelserna rörande växling å tågspår anser kommittén vara ur säkerhetssynpunkt tillräckliga.

De olägenheter ur ordergivningssynpunkt, som ett utflyttande av infartssignalen medför och som Styrelsen i sitt yttrande över Malmslättskommissionens betänkande påpekat, har kommittén icke lämnat obeaktade, men anser, att dessa mer än väl uppvägas av de ökade möjligheterna för växlings bedrivande innanför huvudsignalen.

Genom införande av den av kommittén föreslagna signal 43 torde dessa olägenheter dessutom i avsevärd mån komma att bortfalla.

Beträffande uppställning av huvudsignal vid rörlig bro anser kommittén att, i betraktande av det synnerligen farliga ställe, som en sådan signal skall skydda, förutom bromsvägen mellan försignal och huvudsignal en ytterligare säkerhetsväg är erforderlig och har kommittén ansett en sådan av 200 meter lämplig.

Pt 12. Utfartssignal kan icke alltid uppställas på plats, som i denna punkt säges, bl. a. av den anledning att det ofta är nödvändigt att vid förekomst av flera sådana signaler samla dem i grupper på signalbroar.

Pt 13—15. Vid placering av huvudsignal bör hänsyn givetvis i första rummet tagas till, att densamma är på

vederbörligt avstånd synlig för lokomotivpersonalen. Det är emellertid synnerligen viktigt att även från ställverk och plattform kunna iakttaga att och hur signalen fungerar. I de fall, där uppfyllandet av det första villkoret kräver signalens uppställande å plats, där den icke blir synlig från ställverk och plattform, är det därför nödvändigt att vidtagna anordningar, som ersätta, vad som i detta hänseende förloras.

Sådana anordningar böra hava till ändamål att göra det möjligt för signalvakt eller tågexpeditör att kontrollera, huruvida signalens översta vinge står till stopp eller kör.

Pt 16. Det har inträffat att vid upphissande av lyktan i huvudsignal lyktan stannat framför det gröna glasets i st. f. framför det röda och att därigenom körsignal kommit att visas mot banan i st. f. stoppsignal. Då ett sådant förhållande givetvis innebär en stor fara, anser kommittén att signalerna böra konstrueras så att dylikt icke är möjligt.

Pt 17. Då försignalen är uppställd vid den punkt, där bromsningen bör börja, måste densamma vara synlig för föraren så lång tid dessförinnan, att han hinner vidtaga nödiga förberedelser för bromsningens ikraftträdande just på denna punkt. Det av kommittén föreslagna avståndet härför, 150 meter, har beräknats motsvara denna tid.

Villkoret för, att avståndet mellan försignalen och huvudsignalen må kunna få vara kortare än den till 700 meter antagna bromsvägen, är tydligen det, att tåget är utrustat med bromsar för en brantare lutning än den, som faktiskt finnes framför huvudsignalen. Är t. ex. tåget försett med bromsar för en lutning om 10:1000, så innebär detta, att tåget kan bromsas till stillastående i en sådan lutning på den antagna bromsvägen. Härav följer, att samma tåg kan bringas till stopp å horisontell bansträcka på kortare väg än 700 meter, enär ju tyngdkraften, som i lutning hjälpt tågets rörelseenergi att hålla tåget i gång, icke har någon sådan inverkan å tåget, då det går å horisontell bansträcka. Och på ännu mycket kortare väg måste samma tåg kunna stoppas i stigning, enär ju tyngdkraften här icke allenast icke hjälper utan tvärtom motverkar tågets rörelseenergi.

Det avstånd från huvudsignal, på vilket försignal skall uppställas, bör ifråga om bansträckor med hastigheter upp till 90 km i timmen grundas på ovanstående antaganden, d. v. s. att tåget är utrustat med en bromsvikt,

svarande mot en lutning av 10 : 1000, enär detta är den för huvudbanor gällande maximilutningen. Ifråga om bansträckor med en hastighet av 100 km i timmen har det antagits, att tåget är utrustat med en bromsvikt, svarande mot en lutning av 5 : 1000, enär nämnda hastighet icke får komma till användning å bansträcka, där den största förekommande lutningen överstiger 5 : 1000. Under dessa nu nämnda förhållanden och under de förutsättningar, som här nedan angivas, erfordras för tågs bringande till stillastående den väglängd, som finnes angiven i följande tabell.

Om den för ban- delen fastställda största tillåtna hastigheten i km per timme är	I stigning av			Å horisontell ban- na	I lutning av		
	10 : 1000	5 : 1000	2,5 : 1000		2,5 : 1000	5 : 1000	10 : 1000
100	566	591	604	618	655	694	(773)
90	480	500	512	524	567	611	700
80	440	465	477	491	547	593	700
70	393	419	433	448	509	570	700
60	407	429	441	455	516	575	700

Beräkningen härav har tillgått sålunda. Samma friktionskoefficienter hava använts, som vid beräkningen av bromsprocenten, d. v. s. de friktionskoefficienter, som finnas angivna i »Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens, herausgegeben von L. R. von Stockert, Erster Band,» sid. 562.

I öfrigt har liksom vid beräkningen av bromsprocenten förutsatts, att bromsblockens tryck mot vart och ett av de bromsade hjulen uppgår till 70 % av axeltrycket, och att vid kraftbromsat tåg 5 sekunder och vid skruvbromsat tåg 10 sekunder förflyta, innan bromsblocken pressats med fullt tryck mot hjulen, d. v. s. det har antagits, att tåget under dessa 5 resp. 10 sekunder rullar fram obromsat med sin ifrågavarande hastighet. De beräknade bromsvägarna hava därför i varje fall ökats med den väglängd, tåget hunnit tillryggalägga under dessa 5 resp. 10 sekunder.

Enligt vad som anförts i motiveringen till § 33, pt 1, av D. R. hava vid de beräkningar av bromstalen, för vilka vid nämnda § redogjorts, de erhållna bromstalen för lutningar ökats med ett tillägg, proportionellt mot banans lutning och tågets hastighet.

Till följd härav bör alltså ett tåg i lutning kunna brin-

gas till stillastående på kortare väglängd än den antagna bromsvägen 700 meter. Detta tillägg till bromstalen har man emellertid gjort, icke för att förkorta bromsvägen utan endast för att motväga inflytanden från sådana omständigheter, som kunna vara ogynnsamma för bromsningen, såsom mindre felaktigheter hos någon broms e. d. Detta tillägg är sålunda ett säkerhetstillägg.

I lutningar har man sålunda vid bestämmandet av bromsvägen icke räknat med bromstabellens bromstal, utan — för vinnande av större säkerhet — endast med de ursprungliga bromstalen. Å horisontell bansträcka och i stigning har man däremot räknat med de ökade bromstalen, enär tillräcklig säkerhet i allt fall förefinnes på den grund, att bromsvikten är bestämd efter lutningar om 10:1000 resp. 5:1000.

För bestämmande av lutningsavståndet i det fall, då detta icke är ett och detsamma på tillräckligt lång sträcka framför huvudsignalen, erfordras vissa särbestämmelser. Likaledes kunna från de i tabellen angivna avstånden, vilka torde böra på lämpligt sätt avrundas uppåt, exempelvis så som gjorts i den i B. F. intagna förenklade tabellen, vissa undantag vara erforderliga. I dessa hänseenden hava förslagen införts i huvudsak enligt vid Würtembergiska statsbanorna använda bestämmelser.

I fråga om uppställandet av försignal till utfartssignal hava detaljerade bestämmelser ansetts icke lämpligen kunna utfärdas utan torde detta böra bedömas med hänsyn till lokala förhållanden. Dylik signal anses dock icke i något fall böra uppställas *framför* infartssignalen, vilket ej heller torde vara behöfligt för vinnande av nödigt bromsavstånd.

Pt 18. Kommittén kan icke till alla delar instämma i Malmslättskommissionens krav på manöversignaler.

Å *mindre* stationer erfordras sådana i regeln icke alls. Äro sådana stationer förreglade, så äro nämligen tågvägarna avspärrade genom skyddsväxlar eller spårspärrar och å oförreglade stationer av dylikt slag kan tågvägsinspektör lätt personligen meddela växlingsledare, att tågvägsinspektion ägt rum, i och med vilket växlingsförbud i eller över tågvägen inträder. Icke heller å *större* stationer äro manöversignaler alltid nödvändiga under de av Malmslättskommissionen angivna förhållanden. Det är emellertid svårt att i detalj angiva, var sådana signaler måste finnas. Kommittén har därför ansett mest praktiskt att avfatta bestämmelsen så, att behovet prövas i varje särskilt fall.

Pt 19. Föreskrift om uppställningsplats är nödvändig, på det att förväxlingar må kunna undvikas.

Pt 20. Kommittén har ansett fullständig förregling böra införas vid alla huvudbanor och bestämmelserna i denna punkt äro en direkt följd härav.

Pt 21. Ifråga om behovet av att infartssignal lägges under blockering av tågexpeditör åberopas vad Malm-slättskommissionen härom anfört. Kommittén har dock ej ansett sig böra stanna härvid utan böra på skäl, som utvecklas i motiveringen till D. R., § 47, pt 9, påyrka, att där sådan blockering ej finnes, signalerna skola vara centralt ställbara, så att de kunna handhavas av tågexpeditören (platsvakten) själv eller under hans mera omedelbara uppsikt.

Pt 22—23. Angående skälen för ändring i konstruktionen av stationsblockering och tågvägsspärr får kommittén hänvisa till D. R., § 48, pt 7, motiveringen. Ifråga om konstruktionen av dessa anordningar torde av bestämmelserna tydligt framgå de principer, varpå denna enligt kommitténs åsikt bör vara fotad. Utförandet av konstruktion kan ju dock ske å olika sätt.

Pt 24. Föreskriften överensstämmer beträffande fristående vev-apparat med nu gällande tekniska bestämmelser.

Rörande behovet av anordningen ifråga om övriga apparater för central manövrering av signaler hänvisas till D. R., § 47, pt 6, motiveringen.

Pt 25. Vad Malm-slättskommissionen i ämnet anfört, åberopas.

Härutöver vill kommittén endast erinra om, att stationsblockering, enligt kommitténs förslag till ny konstruktion av densamma, i sig innefattar tågvägsförregling.

Pt 26. Här föreslagen bestämmelse ingår i vad som bör krävas för att en förregling skall anses fullständig.

Pt 27—28. Hänvisas till i kap. III av S. O. förekommande motivering till införande av genomfartssignal å huvudbanor med permanent förekomst av genomfartståg.

Pt 29. Denna konstruktionsbestämmelse synes vara av så stor vikt, att den bör inflyta i B. F.

Pt 30. Hänvisas till motiveringen under kap. V av S. O.

§ 09.

Pt 1. Å ifrågavarande bansträckor kan en snabb expediering av tågen med tillgodoseende av säkerheten icke ernås på annat sätt.

Enligt kommitténs mening skulle säkerheten avsevärt höjas, om linjeblockering anordnas å sådan blocksträcka å enkelspårig bansträcka, som ligger närmast dubbelspårig bansträcka. Det har nämligen visat sig, att förare å ett från dubbelspåret till enkelspåret utgående tåg ej kunnat med säkerhet utöva honom åliggande kontroll å, att ett visst tåg inkommit å dubbelspåret, innan hans tåg utgår å enkelspåret. Visserligen skall plats, som utgör gränspunkt mellan dylika bansträckor, vara försedd med utfartssignal i riktning mot enkelspåret, varigenom tågexpeditören har ett kraftigt medel att vid behov hindra tågs utfart på den enkelspåriga bansträckan, men kommittén anser, att dylik plats är så pass farlig, att säkerhetsanordningar i största möjliga utsträckning böra där vidtagas till säkerhetens betryggande.

§ 010.

Pt 1. Bestämmelsen är avsedd att tjäna till underlag för föreskriften i D. R., § 49, därom, att belysning skall vara anordnad å plattformar m. fl. ställen, då desamma äro upplåtna för begagnande av allmänheten.

§ 011.

Pt 1. Som regel bör gälla, att ur skall finnas vid varje station och ställverkshus av här nämnt slag. Betydelsen härav torde utan vidare vara klar.

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.

En övergångstid har ansetts böra i vissa fall medgivas, på det att utförandet av de nya anordningarna icke måtte bli alltför betungande i ekonomiskt hänseende.