

TRAFIKAKTIEBOLAGET
GRÄNGESBERG-OXELÖSUNDS JÄRNVÄGAR

BIHANG

TILL

SÄKERHETSORDNINGEN

Gällande fr. o. m. den 1 oktober 1943

BIHANG
till
SÄKERHETSORDNING
(São)
vid

Enskilda järnvägar.

Föreskrifter av speciell natur vid T. G. O. J. vid tillämpningen av Säkerhetsordning (São) vid enskilda järnvägar, fastställd av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 13 juni och den 15 juli 1941.

Eskilstuna den 1 okt. 1943.

Trafikdirektören

BIHANG I

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Diarie nr J 1912/41.

Till

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar.

På därom av Eder i skrivelse den 8 oktober 1941 gjorda framställningar har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit skäl medgiva följande undantag av speciell natur för Edra järnvägar i bestämmelserna i säkerhetsordningen gällande från och med den 1 november 1941.

1) *Hjälpsignalmedel.* Styrelsen medgiver Eder att som hjälpsignalmedel även använda bansignallykta visande rött sken. Då bansignaltavla resp. bansignallykta användes som hjälpsignalmedel, må dessa placeras fristående omedelbart framför huvudsignalen.

2) *São § 6 I A) Anm. 1 a.* Befintliga T-semaforer vid driftplatserna Dalkarlslyttan, Ryaheden, Mälby och Nyköping söder ifrån må tillsvidare användas och visa blinkande grönt sken, då vinge är ställd i 45° vinkel uppåt.

3) *São § 6 II B 6) och 7).* Nuvarande bansignaltavlor må användas oförändrade, men skola ersättas med reglements-enliga vid ommålning eller nyanskaffning.

4) *São § 15:9.* Orienteringsmärken må saknas tillsvidare till den 1 januari 1942.

5) *São § 16:6 och § 16:7.* I stället för röd färg må svart sådan finnas, intill dess ommålning ändock måste ske. Det samma gäller ock hinderpålar.

6) *São § 18: 10.* Tidigare medgivet tillstånd om befrielse för förare att giva signalen "jag är beredd på hinder och spårändring" vid vissa bestämda tågs ankomst till vissa bestämda driftplatser må tillsvidare gälla.

7) *São § 39 och § 40.* Statens järnvägars bestämmelser för beräkning av erforderlig bromskraft i tågen skola tillämpas från nästa tidtabellsskifte maj/juni 1942. Tillsvidare må gällande bestämmelser härför tillämpas. Genomgående bromsar på T. G. O. J. person- och godsvagnar må hänföras till P-bromsar respektive G-bromsar. De nya bromsbestämmelserna, som avses tillämpas från och med juni 1942, skola i sin helhet godkännas av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, innan de få tillämpas.

Tåg av bromsgrupp G, bestående huvudsakligen av 3-axliga tomma malmvagnar må vid en hastighet av högst 50 km./tim. medföra högst 210 fordonsaxlar.

8) *São Avd. C. Undantagsbestämmelser.* Följande undantagsbestämmelser må tillämpas.

Kap. I. Bestämmelser angående tågs framförande över obebakade driftplatser.

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik på bispår vid trafikeringen av Stråssa – Storå järnväg.

Kap. IV. Föreskrifter angående tågs framförande utan särskild konduktörspersonal.

Kap. V. § 100: 14, andra och tredje styckena, angående tillfälligtvis utlämnande av huvudnyckel till banmästare, signalreparatör eller tillsyningsman.

Kap. VI. Föreskrifter angående framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss.

9) *São § 99: 2.* Följande bestämmelser må tillämpas.

För tåg på bansträckan Bälgviken – Harsjön, som sakna särskild tågbefälhavare, och där föraren tillika tjänstgör som sådan, må vid tillfällen, då tåget nödgas stanna på denna sträcka, och tågsättet endast delvis kan införas till Harsjön, utan hinder av avvikande bestämmelser i säkerhetsordningen följande specialbestämmelser tillämpas.

- a) Av tåg på linjen kvarlämnade vagnar få endast uppställas på horisontalsträcka (sträckan vid banvaktstugan nr 30 eller den 812 m. långa sträckan c:a 1 km. söder om denna banvaktstuga). Har tåget därför nödgats stanna i stigningen söder om dessa sträckor utan att kunna fortsätta till Harsjön, skall tåget föras tillbaka så långt, att de vagnar, som måste avkopplas, bliva uppställda på horisontalsträcka. Kvarlämnade vagnar skola genom åtskrivning av tillräckligt antal skrubromsar eller genom förstängning säkert fastbromsas. Sådana vagnar behöva ej skyddas genom stoppsignaler. Föraren skall från närmaste bantelefon underrätta tågklararen Harsjön om händelsen och har denne att till tågklararen Bälgviken anmäla

"Hinder för tåg" jämte kort meddelande om orsaken och underrätta tågledaren. Hindret återkallas sedan tåget i sin helhet inkommit till Harsjön.

b) Nödgas tåg stanna i stigningen norr om banvaktstugan nr 30, får vagnar icke avkopplas eller kvarlämnas, utan skall tåget i sin helhet föras tillbaka till Bälgviken. Sådan rörelse får dock icke företagas, förrän tågklararen därstädes genom förarens försorg per bantelefon från banvaktstugan nr 30 underrättats. Tågklararen Bälgviken åligger i sådant fall vidarebefordra underrättelsen till tågklararen Harsjön och tågledaren samt ombestyrta bevakning av vägkorsningen strax söder om Bälgvikens station.

c) Vid på stationssträckan enligt ovanstående erforderlig backgång med tåget må signalering före tåget saknas. Signalerna på tågsättets sista vagn få ej ändras.

10) *S-formulären*. På baksidan av formulär S 1 må tryckas S. J. formulär 393 N 1, anmälan angående avslutad bandisposition.

Stockholm den 21 oktober 1941.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

Dessutom delgives följande skrivelse.

Dnr P. f. a. J 67/41.

J 1348/41.

Till

Förvaltningarna för de enskilda järnvägarna.

Ang. särbestämmelser till säkerhetsordningen.

Cirkulärskrivelse nr J 80.

Till undvikande av missuppfattning av lydelsen av de särbestämmelser till E. J. nya säkerhetsordning av år 1941, vilka av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställdes den 15 juli 1941, har Kungl. styrelsen velat meddela, att beträffande § 26 gäller, att bestämmelserna i mom. 1 endast tillämpas, då grindar och bommar äro stängda över banan, medan anm. 1 och 2 under samma moment i S. J.:s säkerhetsordning alltid skola tillämpas, även om huvudmomentet saknar giltighet vid resp. järnväg.

Tiderna, då bomsignallykta skall hållas tänd, avse i övrigt endast järnvägens egna signallykter och ej de lykter eller belysningsanordningar, som reglera vägtrafiken vid vägkorsningen enligt Kungl. kungörelse den 26 juni 1933.

Stockholm den 6 oktober 1941.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

BIHANG II

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.

Diarie Nr J 1974/41.

På därom av Eder i skrivelse den 17 oktober 1941 gjord framställning har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit skäl att medgiva Eder följande särbestämmelse av speciell natur till säkerhetsordningen, gällande från och med den 1 november 1941 beträffande

Säo § 72: 10, nämligen:

Förare på i tidtabellsboken såsom malm- eller direktgodståg angivet tåg — där föraren tillika tjänstgör som tågbefälhavare — befrias tillsvidare från att giva signalen »klart för avgång», oaktat tåget har fast uppehåll på driftplats, under förutsättning att i tågets tidtabell anges, att uppehållet ej är avsett för trafikutbyte.

Stockholm den 29 oktober 1941.

Axel Valsinger

Carl Aug. Ehrlin

BIHANG III

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.

D:nr P. f. a. J 79/41.

Ang. särbestämmelser.

Cirkulärskrivelse nr H 82.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har funnit skäl bestämma att vid de enskilda järnvägarna (fr. o. m. den 1 november 1941) säkerhetsordningens § 43, mom. 6, första stycket, jämte tillhörande anm. 1 icke skall tillämpas till- vidare.

Stockholm den 6 november 1941.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

BIHANG IV

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.

D:nr J 129/42.

Till

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar.

På därom av Eder i skrivelse den 17 januari 1942 gjord framställning har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit skäl medgiva följande föreskrifter av speciell natur för uppsättande av orienteringsmärken enligt såo § 15 mom. 9.

Orienteringsmärken enligt såo § 15 mom. 9 a (fig. 44 a) må uppsättas vid *kmp 48+273 på bansträckan Vadsbro-Bettna* och vid *kmp 49+787 på bansträckan Silinge-Vadsbro* för att orientera lokpersonalen för från Vadsbro respektive från Silinge kommande tåg var kontaktsträckan för framförvarande vägsignaler börjar samt vid *kmp 101+251 på bansträckan Skogstorp-Eskilstuna C* för att orientera lokpersonalen för från Skogstorp kommande tåg var inbromsning först bör begynna, därest huvudsignalen vid Stålfors visar stopp eller signal från densamma uteblir, för att möjliggöra tågets stoppande framför denna och möjligen ej fällda vägbommar.

Orienteringsmärken enligt såo § 15 mom. 9 a må uppsättas vid hållplatserna Stuteriet, Mellansundet, Nyckelön, Hällby och Nyköping C, under det övriga hållplatser anses uteslutande avsedda för rälsbusstrafik, varför märken ej skola uppsättas vid dessa.

Orienteringsmärken enligt såo § 15 mom. 9 b behöva ej uppsättas, därest de skulle komma att stå inom den angränsande driftplatsens spårområde.

Stockholm den 20 januari 1942.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

BIHANG V

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.

Diarie nr J 195/43.

Till

**Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar
ESKILSTUNA**

I skrivelse till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 januari 1943 har Ni hemställt om fastställelse av vissa föreskrifter av speciell natur för växlingstågens gång mellan Grängesberg och Grängesbergs malmbangård.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som medger, att Ni i samband med ibruktageandet av ny signal- och säkerhetsanläggning vid Grängesbergs malmbangård må tillsvidare tillämpa bifogade "Instruktion för växlingssätt mellan Grängesberg och Grängesbergs malmbangård", har funnit skäl bestämma, att följande föreskrifter utgörande ändringar av säkerhetsordningens bestämmelser därvid må tillsvidare tillämpas:

1) Avgångssignal till genomfartståg mot Grängesberg skall ej givas vid Grängesbergs malmbangård, under förutsättning att signal- och säkerhetsanläggningarna såväl därstädes som vid Grängesberg äro i bruk.

2) Lokpersonalens på tåg med jämna nummer (tåg i riktning mot Ludvika) möteskontroll bortfaller för möte vid Grängesbergs malmbangård.

Anm. 1. För tåg med udda nummer (tåg i riktning mot Frövi) sker möteskontroll vid Grängesberg genom förfrågan hos tågklararen därstädes.

3) Tåganmälningar skola i förekommande fall utväxlas — förutom med Grängesbergs malmbangård, om denna station är bevakad — även med närmast bortom denna station belägen tåganmälningstation.

Stockholm den 6 februari 1943.

Axel Valsinger

Einar Fredriksson

BIHANG VI

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.

Diarie Nr J 734/43.

Till

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar
ESKILSTUNA

På därom av Eder i skrivelse den 22 april 1943 gjord framställning har Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit skäl medgiva att vid framförande av rälsbuss med eller utan släpvagn tillsvidare tillämpa följande förenklade bestämmelser utöver de i säkerhetsordningens § 101 intagna, nämligen

1) *Undantag från § 77.*

Skall rälsbuss kvarhållas å station, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits (se und. från § 87), för ändring av möte, får verkställighetsorder ej lämnas, förrän föraren å rälsbussen å en föregående plats eller å stationen ifråga delgivits order om mötesändringen. Har dylik delgivning ägt rum i förväg, får rälsbussen ej införas å stationen, förrän körsignal givits i vederb. ordning.

2) *Undantag från § 87.*

Driftplats må efter beslut av trafikbefälhavaren lämnas obebakad för rälsbuss, även om sådana åtgärder icke vidtagits, som enligt § 87 eljest skola utgöra förutsättningen härför.

Dylik driftplats utmärkes i tågets tjänstetidtabell med tecknet ■.

3) *Undantag från § 91.*

Rälsbuss får ej införas å eller framföras förbi driftplats, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits, med större hastighet än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om, att växlarna i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall det samma för ändamålet stoppas. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km./tim.

4) *Undantag från § 94.*

Vid med tecknet ■ utmärkt driftplats behöva i § 94 mom. 1, 2 och 4 föreskrivna åtgärder ej vidtagas. Äro växlarna centralt omläggbara, skall körsignal, för såvitt ej trafikinspektören annorlunda bestämt, dock visas med den för tåget gällande huvudsignalen. Sedan tåget inkommit, skall signalen av föraren i dylikt fall återställas till stopp.

Stockholm den 28 april 1943.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

BIHANG VII

Kungl. Väg- och Vatten-
byggnadsstyrelsen.
Diarie Nr J 1263/43.

TCx 61/71

Till

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar.
ESKILSTUNA

I anledning av Eder framställning i skrivelse till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 sept. 1943 har Kungl. styrelsen med upphävande av sitt tillstånd av den 7 juni 1941 fastställt bifogade föreskrifter angående trafik med kopplade rälsbussar (s. k. tvillingbussar) att tills vidare i förekommande fall gälla som tillägg till den genom beslut den 13 juni och 15 juli 1941 fastställda säkerhetsordningen för tillämpning vid Edra järnvägar, sedan i bilagda P. M. angivna ändringar å bussarna blivit vidtagna.

Stockholm den 18 september 1943.

Nils Bolinder

Einar Fredriksson

Tillhör Kungl. väg- och vatten-
byggnadsstyrelsens skrivelse till
Trafikaktiebolaget Grängesberg-
Oxelösunds järnvägar den 18 sept.
1943.

P. M.

*angående ändringar å rälsbussar för att möjliggöra deras
sammankoppling till s. k. tvillingbussar.*

1. *Bromsanordningen.*

Å ledningen mellan bromscylinderns ventil och luftrespektive vacuumbehållaren uppsättes en avstängningskran enligt S. J. ritning L 214. För att underlätta denna krans manövrering, förbindes krankikens handtag med en från vagnsidan bekvämt åtkomlig dragstång enligt S. J. ritning nr 20333. För sammankoppling av bussarnas bromsledningar användas bromsslangor av samma slag som de för rälsbuss-släpvagnarna nu använda men vid vardera slangändan utrustade med kopplingsnäve för $\frac{3}{4}$ " slang av Boschtyp (beteckning »Bosch OKG 10/12»).

2. *Signalanordningen.*

Den i bussarna befintliga ringledningen med tryckknappar i resandeavdelningen för signalering till föraren förändras till summerledning mellan båda fordonen. De nämnda tryckknapparna fränkopplas och resp. strömkretsar

anordnas enligt kopplings-schemat å S. J. ritning nr. 24357. Resp. strömkretsar förbindas med en å vardera bussgaveln i närheten av draginrättningen uppsatt 3-polig kontaktdosa av Boschtyp, märke SEA 107/5. För sammankoppling av de samkörda bussarnas summerströmkretsar skola användas kablar av ungefär samma slag som de vid framförande av släpvagn nu använda belysningskablar, men vid vardera änden försedda med en mot kontaktdosan svarande 3-polig stickkontakt av Boschtyp, märke SEA 112/3.

3. *Draginrättningen.*

Den för hopkoppling av rälsbuss och släpvagn nu använda dragstången kan ej under alla förhållanden i oförändrat skick användas för sammankoppling av två rälsbussar.

En ändring av draganordningen måste därför ske, varför dragstången *tills vidare* skall modifieras enligt S. J. ritning nr 20334.

För att nedbringa anläggnings- och underhållskostnaderna skola de tre kopplingarna vardera göras i ett stycke, men för att samtidigt underlätta kopplingarnas handhavande och medförande å bussen skola de utföras förenade med kopplingsstången till en kopplingsenhet (kabel och bromsslang fästes vid stången medelst klammor).

Stockholm den 18 september 1943.

Einar Fredriksson.

Tillhör Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar den 18 sept. 1943.

J 1263/43.

Föreskrifter

angående trafik med kopplade rälsbussar, s. k. tvillingbussar.

Mom. 1. Två kopplade rälsbussar, vardera med sin förare skola anses utgöra en enhet, benämnd tvillingbuss, och föra signaler såsom ett enda fordon. Skärmar för betecknande av framänden skola vara uppsatta i A-änden endast å den av rälsbussarna, som av trafikbefälhavaren bestämts. (Såsom tvillingbussens framände betraktas sålunda den ände, varåt den med framsignalskärmar försedda rälsbussen finnes, oavsett hur denna rälsbuss är vänd). Efter tvillingbuss kopplad släpvagn skall vara ansluten till bromsledningen.

För att möjliggöra sådan samkörning äro rälsbussarna utrustade med summerledning och tryckknappar på instrumentborden vid varje förareplats, varigenom signalgivning mellan förarna på vardera rälsbussen kan åstadkommas. Signaler, som skola utväxlas, finnas upptagna under mom. 5.

Tvillingbuss bör helst anordnas med rälsbussar försedda med samma bromssystem (vacuumbroms respektive tryckluftbroms). Därest tvillingbuss utgöres av en buss med vacuumbroms och den andra med tryckluftbroms får sådant rälsbusståg endast

framföras med en högsta hastighet, som med 10 km. per timme understiger den högsta hastighet, som är bestämd för den av de kopplade bussarna, som har lägsta tillåtna hastigheten, eller om släpvagn medföres hastigheten ej vara över 60 km per timme (jfr även mom. 6).

Mom. 2. När tvillingbuss går såsom tåg, skola båda förarna manövrera var sin rälsbuss med motor, men skall ansvaret påvila föraren på den i tågriktningen gående främsta rälsbussen, och denne förare skall befinna sig i förarehytten längst fram i rörelseriktningen och därifrån kommendera manövreringen av den andra bussen. Han skall tillika vara tågbefälhavare.

Mom. 3. Föraren på den bakre i rörelseriktningen gående rälsbussen, vilken förare i tåg skall befinna sig i förarehytten i bussens främst gående ände, skall alltid rätta sig efter den förstnämnda förarens signaler och anvisningar för manövreringen, men skall själv ansvara för att sammankopplingen mellan rälsbussarna och mellan rälsbussen och eventuellt medförd släpvagn utföres på behörigt sätt. Han skall därjämte tillse, att den bromskran stänges, som är uppsatt mellan luft- respektive vacuumbehållaren och bromscylindern på hans rälsbuss; vilket sker med tillhjälp av det å bussens sida anbragta handtaget.

Varje gång ansvaret för manövrering skall övergå från föraren å rälsbussen i tvillingbussens ena ände till föraren å bussen i den andra änden, skall nämnda bromshandtag å båda bussarna omställas, så att förbindelsen mellan luft- respektive vacuumbehållaren och bromscylindern alltid är öppen å den buss, där den för manövreringen ansvarige föraren skall befinna sig och stängd å den andra bussen. Släpvagn skall även flyttas.

Varje gång tvillingbuss skall tagas i användning ävensom då ansvaret för manövreringen övergår från den ena till den andra bussen, skall provning såväl av bromsen genom tillsättning och lossning som av summerledningen genom signal 6 enligt mom. 5 verkställas av den förare, som skall hava ansvaret för manövreringen. Vid dessa prov skall den andre föraren vara honom behjälplig.

Mom. 4. Vid växling skall manövreringen skötas från förarehytten längst fram i den ände av tvillingbussen, som är angiven som dess framände antingen genom signallykterna, när dessa hållas tända eller ock, när nattsignaler ej användas, genom framsignalskärmarna. Den andre föraren skall befinna sig i förarehytten längst bak och därvid med uppmärksamhet följa rörelserna och aktgiva på signaler. Han skall hava motorn översam och frikopplad samt ej ingripa i tvillingbussens manövrering på annat sätt än genom att i erforderliga fall medelst summerledningen repetera iakttagna signaler och genom bromsning, då så erfordras till undvikande av fara.

Mom. 5. Signaler medelst summerledningen mellan förarna inbördes å tvillingbuss äro följande:

Under tågtjänst:

1. Vid igångsättning (när avgångssignal givits eller igångsättning skall ske utan erhållen avgångssignal samt såsom meddelande, att trafikutbyte avslutats) —
2. Om hastigheten under gången skall ökas eller lossning av bromsen påkallas (t. ex. vid fastbromsning) — .
3. Om hastigheten under gången skall minskas .
4. Om hastigheten under gången skall *avsevärt* minskas . .
5. Uppehåll erfordras vid nästa plats . . .
6. Stopp (skall med innebörden »ej klar för igångsättning» i erforderliga fall även användas som svar på signal 1. Jfr även mom. 3) — . —
7. Fara

Signal, som givits av en förare, skall repeteras av den andre. Repeteringen skall ske, innan avsedd rörelse påbörjas eller avslutas, ökas eller minskas, såvida ej fara föreligger.

Under växlingstjänst.

Samma signaler som föreskrivits i Sào § 12. Före påbörjande av växling skall signalen — . givas av den förare, som enligt mom. 4 ovan skall sköta manövreringen och repeteras av den andre föraren, som därmed påtager sig de skyldigheter, som angivits i mom. 4.

Mom. 6. Ifråga om hastigheten under tågrörelse skall tvillingbuss likställas med ensam rälsbuss. Släpvagn får ej medföras mellan de kopplade rälsbussarna. Är släpvagn kopplad till tvillingbuss får hastigheten högst utgöra 70 km i timmen.

Stockholm den 18 september 1943.

Einar Fredrikson.