

Säkerhets- och signalordningar

vid

Statens järnvägar,

fastst. llda av

Kungl. Järnvägsstyrelsen

den 1 december 1906.

Fjärde upplagan.

Tilläggen 1—8 till säkerhetsordningen och 1—8 till signalordningen och de genom order B 1 och arbetsordningen av den 1 augusti 1915 anbefallda ändringarna äro intagna i denna upplaga.

STOCKHOLM

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

1917.

I. SÄKERHETSORDNING.

(São.)

Paragrafregister

till

Säkerhetsordning vid statens järnvägar.

I. Allmänna bestämmelser.

- § 1. Definition å linjen.
- § 2. Definition å station, stations spårområde och stationssträcka.
- § 3. Definition å hållplats och lastplats.
- § 4. Definition å blockpost och blocksträcka.
- § 5. Definition å tåg. Indelning av tåg i visst hänseende.
- § 6. Definition å tågväg och förreglad växel.
- § 7. Definition å växlingsrörelse.
- § 8. Olika slag av hastighet.
- § 9. Definition å dubbelspårig bana.
- § 10. Order, som innefattar avvikelser från stadgandena i säkerhetsordningen.
- § 11. Uniform, tjänstetecken, fickur, tjänstgöringstidtabell för viss personal.
- § 12. Tillsyn att obehörig ej uppehåller sig inom järnvägens spårområde.
- § 13. Tågledare.
- § 14. Föreningsstation, bankorsning i plan, rörlig bro o. d. Sidospår från stations spårområde.
- § 15. Vidtagande av säkerhetsåtgärd.

II. Linjen.

- § 16. Banans skick och bevakning. Tändning av lyktor å fasta signalinrättningar å linjen.

- § 17. Signalvakts ansvar för fast signalinrättningsålinjen vård och rätta begagnande. Bristfällighet å huvudsignal.
- § 18. Fara å banan, så att tåg ej får framgå.
- § 19. Underhålls- och byggnadsarbete å banan.
- § 20. Banan i skick att tåg får framgå endast med minskad hastighet.
- § 21. Uttagning av vagn å linjen.
- § 22. Vagn, som gått loss.
- § 23. Uttagning å linjen av handdressin, mindre motordressin eller dylikt fordon.
- § 24. Upplag av lösa föremål å linjen.
- § 25. Växel å linjen.
- § 26. Vägövergång i banans plan.
- § 27. Eld å tåg eller annan fara.
- § 28. Upprepande av stoppsignaler, som givas från ett förbigående tåg.
- § 29. Vakts kvarstannande å sin post, då extratågssignal givits.
- § 30. Händelse, som kräver skyndsam hjälp.

III. Stationer.

- § 31. Stations skick och bevakning.
- § 32. Stationsföreståndares övervakande av tågklareringen och befäl över tågpersonalen.
- § 33. Tändning av lyktor å fasta signalinrättningar å station, och av övriga signallyktor vid de särskilda tågvägarna. Belysning av personplattform.
- § 34. Stationsföreståndares ansvar dels för fast signalinrättnings å station vård och dels för order om behörig signal från densamma i varje fall. Bristfällighet å huvudsignal.
- § 35. Vägövergång i stations plan.
- § 36. Stationsur.
- § 37. Tjänstgöringstidtabell.
- § 38. Extratåg.

- § 39. Fordons undanhållande från tågväg.
- § 40. Upplag av lösa föremål å station.
- § 41. Bestämmande av tågvägar.
- § 42. Tågväg klar för tågs mottagande. Kör-signal därförut ej tillåten. Växlings-rörelser utanför stations spårområde.
- § 43. Växels läggande för vederbörlig tåg-väg. Motväxel. Inspektion av tåg-vägar.
- § 44. Avspärrning eller bevakning av spår, över vilket resande måste passera.
- § 45. Stoppsignal av stationsföreståndare.
- § 46. Lokomotivförarens varskoende utanför station, där tåg enligt tidtabell skall stanna.
- § 47. Hinder för tågs genomfart å station.
- § 48. Tågmöte och tågförbigång.
- § 49. Tågs gång å dubbelspårig bana.
- § 50. Tågs intagande å och utsläppande från föreningsstation.
- § 51. Tågs avsändande från station. Otjänst-bar signalinrättning vid blockpost.
- § 52. Avgångssignal.
- § 53. Telegrafpåpassning.
- § 54. Tåganmälan.
- § 55. Ordning för tåganmälan.
- § 56. Tågförsening.
- § 57. Ändring av tågmöte.
- § 58. Ändring av tågförbigång.
- § 59. Benämning av tåg och stationer i tele-gram angående ändrat tågmöte eller ändrad tågförbigång. Undertecknande av svarstelegram i dylika fall.
- § 60. Dubbelspårig banas trafikerande såsom enkelspårig.
- § 61. Tåg stannat å linjen. Vagnar av tåg kvarlämnats å linjen.
- § 62. Tåg, vars lokomotiv blivit otjänstbart å station.

IV. Tåg.

- § 63. Rullande materiels skick och tillsynen därpå. Besiktning av materiel, som fraktas på egna hjul.
- § 64. Tågs tyngd och antal vagnsaxlar i tåg.
- § 65. Bromsade axlar i tåg.
- § 66. Tågbildning.
 Sammankoppling av fordonen i tåg.
 Fördelning av bemannade bromsvagnar.
 Genomgående bromsinrättning.
 Skruvbromsar i tåg med genomgående bromsinrättning.
 Antal axlar, som ej kunna bromsas medelst genomgående bromsinrättning, i tåg med delvis dylik inrättning, delvis skruvbromsar.
 Antal obromsade axlar efter den sista bromsade axeln i tåg.
 Skyddsvagn.
 Tvåaxlig vagns insättande mellan boggi-vagnar.
 Öppen vagn, lastad med lättantändligt gods eller tyngre gods av större längd.
 Vagn, vars last överskrider lastprofil.
 Vagn, vars last skjuter utanför vagnsgavlarna.
 Lokomotiv; som framforslas i tåg.
 Snöplogs användande i tåg.
 Tillkopplande av snöplog och av skadat lokomotiv eller tender sist i godståg.
 Spårränsare.
 Vagn, lastad med explosiva ämnen eller eldfarliga oljor.
 Arbetståg.
- § 67. Lokomotivs plats i tåg.
- § 68. Tågs bemanning.
- § 69. Tågbefälhavares och lokomotivförares åligganden.

- § 70. Ytterligare åligganden för tågbefälhavare.
- § 71. Lokomotivs och motorvagns bemanning.
- § 72. Rätt att taga plats å lokomotiv eller i motorvagns maskinrum.
- § 73. Tågs avgång från station, hållplats eller lastplats.
- § 74. Tågs hastighet.
- § 75. Skyldighet för tåg att stanna.
- § 76. Bromsning.
- § 77. Arbetståg.
- § 78. Tåg, som nödgas stanna å linjen utan att kunna utan dröjsmål fortsätta.
- § 79. Vagnar, kvarlämnade av tåg, som stannat å linjen.
- § 80. Vagnar, som gått loss å linjen från tåg.
- § 81. Eldsvåda å tåg.
- § 82. Ursparning av tåg eller annan olyckshändelse.
- § 83. Särskilda fall, då tåg skall framföras med synnerlig uppmärksamhet och minskad hastighet.
- § 84. Tåg stannat å linjen för stoppsignal annorledes än från huvudsignal och den, som ansvarar för signalen, ej tillstädes.
-

Säkerhetsordning

vid Statens järnvägar.

I. Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Med **linjen** förstås huvudspåret mellan stationernas spårområden.

*Definition d
linjen.*

§ 2.

Med **station** förstås dels allmän trafikplats, å vilken bantåg göra regelbundna uppehåll för besörjande av person- och godstrafik, dels ock plats med sidospår för tågmöte och tågförbigång.

*Definition d
station, sta-
tions spår-
område och
stations-
sträcka.*

En **stations spårområde** skall hava sin gräns mot linjen vid stationens huvudsignal å samma linje. Är denna signal uppställd innanför yttersta växeln, skall gränsen vara vid spetsarna av nämnda växel.

Med **stationssträcka** förstås bandelen mellan två närmast varandra liggande stationer med tåganmälningsskyldighet.

§ 3.

*Definition af
hållplats och
lastplats.*

Med **hållplats** förstås sådant utan sidospår försett ställe å linjen, där bantåg göra uppehåll för persontrafik.

Med **lastplats** förstås sådant med sidospår försett, ej för tågmöte eller tågförbigång avsett ställe å linjen, där bantåg göra uppehåll för godstrafik.

§ 4.

*Definition af
blockpost
och block-
sträcka.*

Med **blockpost** förstås plats, där huvudsignal är uppställd för att be-trygga flera tågs samtidiga rörelse i samma riktning på samma spår mellan två grannstationer eller inom en stations spårområde.

Med **blocksträcka** förstås bandelen mellan två närliggande blockposter eller mellan station och närliggande blockpost.

§ 5.

*Definition af
tåg. Indel-
ning af tåg
i visst hän-
seende.*

Med **tåg** förstås ej blott vanligt bantåg utan även ensamt lokomotiv eller ensam motorvagn, som beordrats till tjänstgöring å linjen.

Tågen indelas med hänsyn till sättet för deras anordnande i följande klasser:

Ordinarie tåg, vilka utan särskild order anordnas enligt gällande tjänstgöringstidtabell;

Extratåg, vilka anordnas på särskild order antingen enligt gällande tjänstgöringstidtabell eller ock enligt tillfällig tidtabell;

Arbetståg, vilka äro avsedda för arbeten på banan och som fritt få föra sig fram och åter inom visst begränsat område.

§ 6.*)

Med **tågväg** förstås det eller de spår eller delar av spår inom en stations spårområde, som äro **avsedda** för tågs framförande å stationen. Rakaste tågvägen kallas **huvudtågväg**; annan tågväg benämnes **sidotågväg**. Tågvägen för ankommande tåg, som skall göra uppehåll å station, oavsett huru uppehållet kungjorts för tågpersonalen, benämnes **infartsväg**; tågvägen för avgående tåg, som före avgången står stilla å station, benämnes **utfartsväg**; tågvägen för tåg, som utan uppehåll skall föras genom station, benämnes **genomfartsväg**.

*Definition å
tågväg och
förreglad
växel.*

Med **förreglad växel** förstås växel, som står i beroende av huvudsignal på sådant sätt, att växeln måste vara rätt lagd, innan körsignal kan givas, och därefter icke kan omläggas, förrän huvudsignalen åter har ställts till stopp.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 6 och 8.

§ 7.

*Definition å
växlings-
rörelse.*

Med **växlingsrörelse** förstås varje rörelse med järnvägsfordon, som sker under stationspersonals ledning för flyttning av fordonen å stationens spår.

§ 8.

*Olika slag av
hastighet.*

Med ett tågs **grundhastighet** på viss bandel förstås en vid tidtabells uppgörande antagen normal hastighet för tåget å rak och vågrät bana.

Med ett tågs **största tillåtna hastighet** på viss bandel förstås den hastighet, som för tåget på samma bandel högst får användas.

Med ett **lokomotivs största tillåtna hastighet** förstås den hastighet, med vilken lokomotivet på grund av dess konstruktion och tillstånd högst får framföras.

§ 9.*)

*Definition
å enkel- och
dubbelspårs-
drift.*

Enkelspårsdrift äger rum, då samma huvudspår användes för tåg i båda riktningarna.

Dubbelspårsdrift äger rum å två mellan samma stationer belägna huvudspår, då det ena spåret användes för tåg i ena riktningen och det andra för tåg i andra riktningen.

Bandel med två spår, där tågrörelsen i regel tillgår på sistnämnda sätt, säges vara dubbelspårig.

§ 10.

*Order, som
innefattar
avvikelse
från stad-
gandena i
säkerhets-
ordningen.*

Order, som på något sätt innefattar **avvikelse** från vad i denna säkerhetsordning är stadgat, må endast i yttersta nödfall meddelas. Har annan än avdelningsföreståndare eller distriktsför-

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

valtning givit sådan order, åligger det honom att omedelbart därom underrätta närmaste förman, som i sin ordning skall lämna vederbörande avdelningsföreståndare meddelande därom. Har avdelningsföreståndare eller distriktsförvaltning givit orden, skall anmälan därom göras hos Styrelsen.

Order, som i denna paragraf avses, bör till undvikande av missförstånd meddelas **skriftligen**. Gives sådan order muntligen, må dock underordnad ej vägra att åtlyda densamma, men stannar det i sådant fall på förmannens ansvar, om genom missförstånd av orden skada uppstår.

§ 11.

Stations-, tåg- och banbevakningspersonal skall under tjänstgöring i yttertjänst vara iklädd **uniform** eller bära föreskrivet **tjänstetecken**. Tåg- och banbevakningspersonal ävensom stationspersonal i yttertjänst skola vara försedda med rätt gående **fickur** och gällande **tjänstgöringstidtabell**.

*Uniform,
tjänstetecken,
fickur,
tjänstgöringstidtabell
för viss
personal.*

§ 12.

Noggrann tillsyn skall ägnas däråt, att **obehörig person icke uppehåller sig inom järnvägens spårområde**.

*Tillsyn att
obehörig ej
uppehåller
sig inom
järnvägens
spårområde*

§ 13.

Tågledare.

Trafikinspektörs i denna säkerhetsordning angivna **befogenhet och tjänsteåligganden** gälla även för annan såsom **tågledare** tjänstgörande person.

§ 14.

Föreningsstation, bankorsning i plan, rörlig bro o. d. Sidospår från stations spårrområde.

Till ytterligare betryggande av säkerheten vid **föreningsstation med främmande bana, bankorsning i plan, rörlig bro eller dylik plats** utfärdar Styrelsen, där så finnes erforderligt, särskilda föreskrifter.

För **sidospår, som utgår från stations spårrområde**, gäller denna säkerhetsordning, därest icke vederbörande distriktsförvaltning bestämmer annorlunda.

§ 15.

Vidtagande av säkerhetsåtgärd.

Varje säkerhetsåtgärd skall vidtagas så, som vore tåg att vänta i vilket ögonblick som helst.

II. Linjen.

§ 16.*)

Banans skick och bevakning. Tändning av lyktor d fasta signalinrättningar d linjen.

Banan skall hållas i fullgott skick, så att tåg kan utan fara framgå med största tillåtna hastighet.

Banpersonalen skall **besiktiga banan** i den utsträckning, som de olika bansträckornas trafikförhållanden betinga

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

och Styrelsen med hänsyn därtill bestämmelser.

Lyktorna å fasta signalinrättningar å linjen skola under natten och i tät dimma vara **tända**, då tåg passerar och under minst femton minuter därförut.

§ 17.*)

Vederbörande **signalvakt** är **ansvarig** för fast signalinrättnings å linjen **vård och rätta begagnande**.

Skulle huvudsignal **befinnas bristfällig**, så att tydlig och säker stoppsignal icke kan givas, skall stoppsignal med hjälp av signalredskap genast anbringas vid signalmasten, nämligen under dagen medelst en röd signaltavla, synlig från tåg till vänster om masten, och under natten ävensom annars, då dags signaler icke kunna tydligt skönjas, medelst handsignallyktas röda sken, varjämte, därest hinder finnes för väntat tågs framförande förbi signalmasten och lokomotivföraren icke i förväg å annan plats underrättats om förhållandet, dels knalldosor skola utläggas å linjen minst 600 meter från signalmasten åt det eller de håll, mot vilka stoppsignal från huvudsignalen ej kan givas, dels ock stoppsignal från samma plats skall visas av signalkarl mot ankommande tåg.

Signalvaks ansvar för fast signalinrättnings å linjen vård och rätta begagnande Bristfällighet å huvudsignal.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

Skulle körsignal av någon anledning icke kunna givas med huvudsignal och har lokomotivföraren i förväg å annan plats därom underrättats, skall, så länge huvudsignalen är på nämnda sätt obrukbar, stoppsignal visas med signalredskap invid signalmasten på sätt nyss föreskrivits, utom då tåg får framsläppas.

§ 18.*)"

*Fara ä
banan, så
att tåg ej får
framgå.*

Mom. 1. Är banan i olag eller är annan fara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras på ömse sidor om det farliga stället och på så stort avstånd från detta, att ankommande tåg säkert hinner bringas till stopp, innan det uppnått det farliga stället.

Om banan lutar mot det farliga stället, skall detta avstånd vara minst 900 meter; men, därest väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp, skall det ökas till omkring 1,200 meter.

Om banan stiger mot det farliga stället eller är vågrät skall avståndet vara omkring 600 meter.

Stoppssignalerna skola utgöras av två knalldosor, anbragta en på vardera

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

rälssträngen, den ena ett stycke längre bort än den andra, och av röd signal-tavla, röd signalflagga eller rött sken från signallykta.

Signaleringsställe skall **bevakas av signalkarl**, som skall ansvara för att signalen från tavla, flagga eller lykta göres väl synlig för personalen å tilläventyrs ankommande tåg. Måste signalkarl avlägsna sig från signaleringsställe för att vidtaga andra, anbefallda säkerhetsåtgärder, innan bevakningen övertagits av annan signalkarl, skall han **utlägga ytterligare två knalldosor**, nämligen en på var 200 meter från det första utläggningsstället åt det eller de håll, varifrån tåg kan väntas.

Mom. 2. Signaleringen skall först ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas. Signalgivare skall därför, så fort ske kan, skynda längs banan åt detta håll, till dess han kommit på föreskrivet avstånd från det farliga stället, och **därunder ständigt visa stoppsignal framåt**. Märker han, innan han uppnått behörigt avstånd, tåg komma, skall han **ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal framåt**.

Mom. 3. Är banan dubbelspårig förfäres på liknande sätt. Därest båda spåren äro ofarbara, skola stoppsignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen. Därest endast det ena spåret är ofar-

bart, skola stoppsignaler anordnas endast för detta spår och åt båda hållen.

Mom. 4. Närmaste plats, som är försedd med telegraf eller telefon **och med huvudsignal**, med vilken tågs framförande mot det farliga stället kan förbjudas, skall dessutom så fort som möjligt **underrättas, att tåg icke får framsläppas.** Ligger denna plats på längre avstånd från det farliga stället än omkring 1,500 meter, må underrättelsen meddelas närmaste banvakt, som är skyldig att skyndsamt fortskaffa densamma till angivna plats. Kan underrättelsen icke meddelas av annan än den, som har att utföra signaleringen å banan vid det farliga stället, måste han dock först utsätta stoppsignaler åt det eller de håll, varifrån tåg kan väntas å spår, som är ofarbart.

Om den plats, varom nu är fråga, icke är station, skall den som ansvarar för signaleringen därstädes genast lämna samma underrättelse till den av de båda närmaste på ömse sidor om det farliga stället liggande stationerna, som först anträffas.

Station, som mottagit sådan underrättelse, är skyldig att ofördröjligen med anlitande av telegraf eller telefon

vidareföra underrättelsen till trafikinspektören och till närmaste på andra sidan om det farliga stället belägna station och till varje annan plats, som tilläventyrs ligger mellan dessa båda stationer och är försedd med huvudsignal, med vilken tågs framförande mot det farliga stället kan förbjudas.

Mom. 5. De stoppsignaler, fasta eller särskilt anbragta, vilka enligt bestämmelserna i denna paragraf skola skydda tåg mot det farliga stället, få icke förändras, flyttas eller indragas, ej heller får tåg utsläppas på den stations- eller blocksträcka, inom vilken det farliga stället är beläget, med mindre

antingen arbetsbefälet vid det farliga stället lämnat de som ansvara för signaleringen till tåg å ifrågavarande sträcka skriftligt besked, att faran är undanröjd,

eller trafikinspektören genom skriftlig order anbefallt, att tåg skall utgå på sträckan och stanna på i ordern angivet avstånd från det farliga stället.

Mom. 6. Är avståndet mellan det farliga stället och gränsen för en stations spårområde mindre än det avstånd, som enligt mom. 1 skall iakttagas vid signaleringen, äger trafikinspektören efter samråd med banbefälet bestämma, vart de åt detta håll anbringade stoppsignalerna om behövt skola flyttas.

§ 19. *)

Underhålls-
och bygg-
nadsarbete
å linjen.

Mom. 1. Underhålls- och byggnadsarbeten å linjen, som ej föranletts av i § 18 eller 20 nämnt förhållande utan är på förhand planerat, indelas i två klasser, benämnda klass A och klass B.

Med arbete av klass A förstås arbete av den art, att det kan komma att utgöra hinder för tågs framförande förbi arbetsplatsen, och med arbete av klass B förstås arbete av den art, att tåg kan under arbetets utförande framföras förbi arbetsplatsen ehuru möjligen endast med nedsatt hastighet.

Mom. 2. Vid utförandet av underhålls- eller byggnadsarbete å linjen skall lämplig tjänstehavare beordras att vara arbetsledare, och skall arbetsledaren vara närvarande å arbetsplatsen under arbetets gång samt ansvara för signaleringen och övriga säkerhetsåtgärder.

Mom. 3. Arbete av klass A får ej företagas, förrän banmästaren hos trafikinspektören gjort framställning om linjedisposition och därvid angivit den tid, dispositionen erfordras, och den stationssträcka eller det spår därå, som behöver disponeras, samt trafikinspektören bestämt tiden därför och ställt viss stationssträcka eller visst spår å dylik till förfogande. Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen är klar och anmälan härom enligt mom. 6 lämnad till vederbörande station minst 5 min. före den tidpunkt, då tåg skall utgå å sträckan.

Order om linjedisposition skall delgivas vederbörande baningenjör, banmästare samt de stationer, mellan vilka dispositionen skall äga rum.

Ordern skall av nämnda stationer

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

kvitteras. Nämda stationer skola hava tåganmälningsskyldighet för de tåg, som närmast före och närmast efter dispositionen skola framgå å den disponerade sträckan.

Angående anmälan om hinder, då linjedisposition skall börja, se § 55, mom. 8.

Mom. 4. Arbete av klass B får utföras utan meddelande till trafikinspektören. Dock skall, då hastighetsminskning för dylikt arbete erfordras, banmästaren eller, enligt dennes uppdrag, arbetsledaren i god tid underrätta stationerna å ömse sidor om arbetsplatsen om arbetet, arbetsplatsens belägenhet och om den hastighet, med vilken arbetssträckan under tiden får befaras; och skola nämnda stationer ombestyras, att lokomotivförare å tåg, som skall framgå förbi arbetsplatsen, genom skriftlig order härom underrättas antingen å stationen ifråga eller å närmast föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll.

Mom. 5. Arbetsplatsen skall vara skyddad

av stoppsignaler, då tåg ej får framföras förbi arbetsplatsen,

av varsamhetssignaler, då tåg får framföras förbi arbetsplatsen, ehuru endast med nedsatt hastighet.

När stoppsignaler skola anordnas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 18, mom. 1 och 3, dock får signalkarlen i detta fall icke avlägsna sig från signalstället annat än under dagen, i vilken händelse **röd signaltavla** alltid skall finnas uppställd och fyra knalldosor, på sätt i § 18 mom. 1, sista stycket, angives, vara utlagda.

När varsamhetssignaler skola anord-

nas, skall signaleringen och bevakningen av signalerna ske enligt bestämmelserna i § 20.

Mom. 6. När stopp- eller varsamhetssignaler indragits eller när stoppsignaler utbytts mot varsamhetssignaler, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen undertecknat meddelande härom underrätta endera av de närmaste stationerna å ömse sidor om arbetssträckan, vilken station skall vidarebefordra underrättelsen till stationen å andra sidan om nämnda sträcka i samband med återkallande av hinderanmälan (se § 55, mom. 8).

§ 20.*)

Banan be-
finnes vara
i försvagat
skick.

Mom. 1. Är banan i olag eller är annan fara för handen så att tåg endast med minskad hastighet kan få framgå, skola varsamhetssignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras å ömse sidor om det farliga stället och på minst 300 m. avstånd därifrån, varvid skall iakttagas, att signalering först skall ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas.

Varsamhetssignalerna skola utgöras av grön signaltavla, grön signalflagga eller grönt sken från signallykta, varförutom under natten och i tät dimma det farliga stället skall vara bevakat av en man, som tillser signalerna och mot ankommande tåg visar varsamhetssignal. Lokomotivförare skall, så vitt möjligt, underrättas om förhållandet och om den för tillfället tillåtna hastigheten och förfäres härvid enligt § 19, mom. 4.

Mom. 2. Är banan dubbelspårig förfäres på liknande sätt. Därest minskad

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

hastighet kräves å endast det ena av spåren, skola varsamhetssignaler anordnas endast för detta spår och åt båda hållen och, om minskning av hastigheten kräves å båda spåren, skola varsamhetssignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen.

§ 21.^{*)}

Mom. 1. För uttagning å linjen av vagn erfordras, vare sig uttagningen skall ske för järnvägens eller trafikants räkning, förvärvande, på sätt i § 19, mom. 3, säges, av linjedisposition å viss stationssträcka eller visst spår å dylik. Ordern härom skall, med angivande av tiden för dispositionen, den plats, varifrån vagn skall utföras, där vagn skall lossas eller lastas, varifrån vagn skall avhämtas och dit vagn skall införas samt sättet för vagnens förflyttande, delgivas vederbörande baningenjör och banmästare samt de stationer, mellan vilka linjedispositionen meddelats. Plats å linjen angives härvid med hänsyn till dess läge i förhållande till kilometerpåle eller på annat tydligt sätt.

*Uttagning
av vagn å
linjen.*

Tiden för dispositionen skall bestämmas så, att linjen är klar och anmälan härom enligt mom. 9 lämnad till vederbörande plats minst 5 min. före den tidpunkt, då tåg skall utgå å stationssträckan.

Ordern skall av nämnda stationer kvitteras. Nämnda stationer skola hava tåganmälningsskyldighet för de tåg, som närmast före och närmast efter linjedispositionen framgå å den disponerade sträckan.

Angående anmälan om hinder, då vagnuttagning skall börja, se § 55, mom. 8.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

Mom. 2. Vagnarna förflyttas antingen genom handkraft eller genom lokomotiv. Vid utförandet kunna vagnarna dessutom avkopplas från tåg, varvid avkopplingen dock ej får ske under tågets gång.

Mom. 3. Vid vagnuttagning skall banmästare eller av denne beordrad vakt i egenskap av tillsyningsman föra befälet och ansvara för alla honom påvillande säkerhetsåtgärder. Innan uttagningen verkställs, skall tillsyningsmannen hava av stationsföreståndaren erhållit besked, att hinder för uttagningen ej möter och, där svängbro finnes å den disponerade sträckan, att brovakten är underrättad om vagnuttagningen. Han skall ock hava undersökt de bromsar, som skola vara bemannade.

Mom. 4. När vagnar skola framföras med handkraft, skola desamma vara försedda med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med 55 km. hastighet. Hastigheten vid framförandet får icke vara större än att manskapet säkert kan hava vagnarna i sin hand och aldrig överstiga 20 km.

Mom. 5. När vagnar skola framföras med lokomotiv, leder tillsyningsmannen rörelsen medelst växlingssignaler. Hastigheten får i dylikt fall uppgå till högst 40 km. i timmen, och skola vagnarna vara utrustade med den bromskraft, som är föreskriven för tåg med nämnda hastighet.

Mom. 6. Vagnar, som samtidigt framföras å linjen, skola vara sammankopplade. Under det å linjen utförda vagnar, som framföras med handkraft eller med skjutande lokomotiv, äro i gång, skall å främsta vagnen en signalkarl hava sin

plats för att hålla utkik och giva nödiga signaler till medföljande personal ävensom för att vid behov medelst signalhorn giva signalen: tåg kommer.

Mom. 7. Då vagn hålles stilla, skall den säkert bromsas eller förstängas.

Då vagn skall hållas stilla å linjen under längre tid än 10 minuter, skola stoppsignaler anordnas på sådant sätt, som föreskrives i § 19, mom. 5.

Flera utförda vagnar betraktas i fråga om signalering, vare sig de äro sammankopplade eller ej, såsom en vagn.

Då vagn skall avhämtas av lokomotiv, få signalerna icke indragas, förr än lokomotivet anlönt.

Mom. 8. Innan med broms försedd vagn, som utförts tom, införes lastad eller tvärtom, skall **bromsen ånyo undersökas** av tillsyningsmannen.

Mom. 9. Uttagen vagn skall vara införd till bestämd plats och skriftlig anmälan, att linjen är klar, av tillsyningsmannen inom den för dispositionen bestämda tiden vara gjord till stationsföreståndaren (platsvakten) därstädes.

Möter hinder för vagns införande till den bestämda platsen, skall vagnen införas till annan plats och nämnda anmälan inom bestämd tid lämnas till föreståndaren därstädes.

Har vagn införts till station, skall i samband med återkallande av hinderanmälan (se § 55, mom. 8) underrättelse om förhållandet omedelbart lämnas stationen å andra sidan om dispositionssträckan. Har vagn införts till annan plats än station, skall dylik underrättelse därifrån lämnas båda stationerna å ömse sidor om dispositionssträckan. Har vagn

införts till annan än den bestämda platsen, skall dessutom förhållandet därifrån omedelbart anmälas dels till den plats, dit vagnen skolat införas, dels till trafikinspektören.

Innan vagn införes å station eller annan plats, skall tillsyningsmannen förvissa sig om, att hinder för införandet ej finnes.

§ 22.

Har vagn gått loss, skall den genom banbevakningens försorg, så fort ske kan, säkert bromsas eller förstängas, och signalering anordnas såsom för stillastående vagn å linjen är stadgat.

Vagn, som gått loss.

§ 23.

Handdressin, mindre motordressin eller annat fordon av den beskaffenhet, att detsamma jämte last hastigt kan av medföljande personer avlyftas från spår, må av därtill berättigad banpersonal uttagas å linjen, utan att anmälan behöver ske till trafikbefälet, men skall sådant fordon vara avlägsnat från spåret i god tid före tågs väntade ankomst.

Uttagning å linjen av handdressin, mindre motordressin eller dylikt fordon.

§ 24.

Lösa föremål, vilka måste uppläggas utmed linjen, få aldrig ovan räls överkant komma närmare spårets mittlinje än 2,5 meter.

Upplag av lösa föremål å linjen.

§ 25.*)

Växel d
linjen.

Växel i huvudspår å linjen ävensom avstängningsanordning eller skyddsväxel till förhindrande av vagnars införande i huvudspåret från sidospår skall vara förreglad med huvudsignal, såvitt icke annan av Styrelsen godkänd säkerhetsanläggning blivit utförd.

Då vagnar äro införda på sidospår å linjen, skola de vara säkert bromsade eller förstängda samt uppställda bakom dylik avstängningsanordning eller, därest skyddsväxel finnes anordnad, innanför denna växel.

§ 26.**)

Vägöver-
gång i
banans
plan.

Mom. 1. Vägövergång i banans plan, som utgöres av gata i stad eller livligare trafikerad väg, skall vara bevakad eller enligt distriktsförvaltnings beprövande på annat tillfredsställande sätt skyddad. I fråga om vägövergång av annat slag än nyss nämnda äger distriktsförvaltning, med hänsyn till de lokala förhållandena, bestämma, huruvida över-

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 4. *och 10.*

**) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

gången skall vara bevakad eller icke; dock med iakttagande att landsväg endast i särskilda undantagsfall bör lämnas obevakad.

Mom. 2. Utgöres övergången av gata eller väg, över vilken ofta upprepade växlingsrörelser ske, eller av annan gata eller väg med synnerligen livlig trafik, skall övergången vara utan avbrott bevakad under hela den tid av dygnet, då banan trafikeras. Det åligger vakten att i allmänhet hålla sådan övergång öppen för de vägfärande och stängd endast då tåg skall framgå eller växling ske över densamma, därvid vakten har att tillse, att intet uppehåll för tåg och minsta möjliga uppehåll för vägfärande uppstår; börande dock vakten under natten och i tät dimma eller där utsikten längs banan eljest är skymd till förekommande av fara hålla övergången stängd under de sista 3 minuterna före tågs väntade ankomst, så vida icke särskilda bestämmelser i detta hänseende äro av Styrelsen meddelade.

Mom. 3. Annan vägovergång, där vakt är anställd, skall vara bevakad vid de tider, då tåg framgå.

Vid sådan övergång har vakten enahanda skyldigheter, som i mom. 2 nämnts; dock skall stängningen under såväl dag som natt ske minst 5 minuter före tågs väntade ankomst. Sedan stäng-

ning skett, må dock, därest vakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och lättare fordon framläppas. Sedan tåget framgått, skall vägövergången genast öppnas för de vägfarande.

§ 27.

*Eld å tåg
eller annan
fara.*

Märkes från banan, att eld utbrutit å tåg eller att annan fara är för handen, skall stoppsignal från banan genast givas, utom i det fall, som i § 80 sägs.

Den, som givit dylik stoppsignal, skall skynda fram till tågchefhavaren för att uppgiva orsaken till signalen.

§ 28.*)

*Stopp-
signaler
från tåg.*

Banpersonal, som iakttagert, att stoppsignaler givas från tåg, skall genast upprepa dessa, så att de om möjligt må kunna uppfattas av tågpersonalen, och, i händelse de icke uppmärksammas, per bantelefon, där sådan finnes, uppmana närmaste vakt, som tåget dessförinnan icke hinner gå förbi, att visa stoppsignal mot tåget.

§ 29.

*Vakts kvar-
stannande å
sin post, då
extratågsig-
nal givits.*

Är extratågs ankomst bekantgjord genom signal från föregående tåg, får ingen ban-, bro-, signal- eller grindvakt utan

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

särskilt medgivande lämna sin post, förrän extratåget framgått.

Signalen från § 30.

Om ~~händelse~~ gives från lokomotiv, eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dennas omedelbara närhet, eller ock annan **händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp**, skall var och en av personalen, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågbefälhavaren eller den bland de närvarande, vilken eljest utövar högsta befälet.

*Händelse,
som kräver
skyndsam
hjälp.*

III. Stationer.

§ 31.

Station skall hållas i fullgott skick, så att tåg kan utan fara framgå över densamma. Under de tider av dygnet, då tåg befinner sig mellan en station och någondera av dess grannstationer, och då tåg ankommer och avgår eller växlingsrörelser företagas, skall stationen vara bevakad.

*Stations
skick och
bevakning.*

§ 32.

*Stations-
förestånda-
res överva-
kande av tåg-
klareringen
och befäl
över tåg-
personalen.*

Stationsföreståndare, varmed i denna säkerhetsordning skall förstås jämväl den, som med trafikinspektörs medgivande turvis eller tillfälligt upprätthåller stationsföreståndares tjänstgöring, skall alltid under den tid, tåg är på in- eller utgående inom stationens spår-område, uppehålla sig å eller invid plattformen, likasom även under tågets uppehåll å stationen, så vitt icke annat tjänsteärende föranleder hans närvaro på annat håll.

Så länge tåg är inom stations spår-område, står tågpersonalen under stationsföreståndarens befäl.

Anm. Med erinran om gällande föreskrifter i allmän tjänsteordning § 18 och i instruktion för stationsföreståndare § 12 om skyldighet för den, som under tjänstgöring avlöses av annan, att överlämna mottagna order, vill Styrelsen. i avvaktan på de förslag, som i nu förevarande hänseende kunna komma att göras av den av Styrelsen tillsatta säkerhetskommittén, anmoda distriktsförvaltningarna att, för underlättande av denna överlämning och tryggnad av att den sker på rätt sätt, tillse, att ett kort sammandrag angående särskilda tåganordningar och tillfälliga bestämmelser rörande tågtjänsten, vilka böra komma till avlösande personals kännedom, bliva antecknade antingen i tågtidjournalen eller, där förhållandena så kräva, i särskilda överlämningsböcker. (Order B 348).

§ 33.

Lyktorna å fasta signalinrättningar å station skola hållas tända under natten och i tät dimma; dock må de under längre mellanrum mellan tåg hållas släckta på tider, som av trafikinspektör fastställas.

*Tändning
av lyktor å
fasta signal-
inrättningar
å station
och av öv-
riga signal-
lyktor vid de
särskilda
tågvägarna.
Belysning
av person-
plattform.*

**Signallyktor, fästade på eller invid växlar, bommar, grindar och vattenkranar, skola för varje särskild tågväg hållas tända samtidigt med de till tåg-
vägen hörande huvudsignalernas lyktor.**

Personplattform skall hållas belyst, då den under natten är upplåten till resandes begagnande.

§ 34. *)

**Stationsföreståndare är ansvarig så-
väl för fasta signalinrättningarnas vård
som ock för att den, som sköter fast
signalinrättning, erhåller tydlig föreskrift
om, vilken signal han i förekommande
fall skall visa.**

*Stations-
föreståndar-
ens ansvar
dels för fast
signalinrätt-
nings å sta-
tion vård
och dels för
order om
behörig sig-
nal från
densamma i
varje fall.
Bristfällig-
het å
huvud-
signal.*

Skulle huvudsignal befinnas bristfällig, så att tydlig och säker stoppsignal icke kan givas, skall stoppsignal med hjälp av signalredskap genast anbringas vid signalmasten, nämligen under dagen medelst en röd signaltavla, synlig från tåg till vänster om masten, och under

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

natten ävensom annars, då dagsignaler icke kunna tydligt skönjas, medelst handsignallyktas röda sken, varjämte, därest hinder finnes för väntat tågs intagande å stationen och lokomotivföraren icke i förväg å annan plats underrättats om förhållandet, dels knalldosor skola utläggas å linjen minst 600 meter utanför stationens spårrområde åt det eller de håll, mot vilka stoppsignal från huvudsignalen ej kan givas, dels ock stoppsignal från samma plats skall visas av signalkarl mot ankommande tåg.

Skulle körsignal av någon anledning icke kunna givas med huvudsignal och har lokomotivföraren därom underrättats vid en föregående station, skall, så länge huvudsignalen är på nämnda sätt obrukbar, stoppsignal visas med signalredskap invid signalmasten på sätt nyss föreskrivits, utom då tåg får framläppas.

Stationsföreståndaren skall ofördröjligen vidtaga erforderliga åtgärder såväl för felets avhjälpande som ock för att lokomotivförare å väntat tåg, så vitt möjligt vid en föregående station, erhåller underrättelse om signalinrättningens bristfällighet.

§ 35.

Vägövergång i stations plan.

I fråga om **vägövergång i stations plan** skall distriktsförvaltningen för varje särskilt fall meddela bestämmelser an-

gående vägovergångens öppenhållande för vägfärande, dess bevakande och skyddande medelst signaler.

§ 36.

Stationsur skall ställas efter allmän tidsignal, given i föreskriven ordning. *Stationsur.*

§ 37.*)

Mom. 1. Tjänstgöringstidtabell skall innehålla: *Tjänstgöringstidtabell.*

- a) tågs art, nummer eller littera,
- b) bansträckas natur av enkel- eller dubbelspårig,
- c) å bansträcka befintliga stationer, håll- och lastplatser, blockposter, övriga med huvudsignal utrustade platser, svängbroar och tunnlar i ordningsföljd, ävensom avståndet mellan stationerna,
- d) utmärkande för vederbörande tåg av sådana stationer, som sakna tåganmälningsskyldighet för tåget, ävensom sådana platser, som ej äro stationer men som skola hava tåganmälan för tåget,
- e) de dagar, då tåg går,
- f) tiderna för tågs ankomst till, uppehåll å och avgång från stationerna,
- g) den ordinarie gångtiden mellan stationerna,
- h) tågs grundhastighet och största tillåtna hastighet,
- i) tågmöte å enkelspårig bana och tågförbigång,
- j) nummer å tågspår,
- k) bild av för tågvägen gällande körsignal för infart å station, eller annan plats, som är försedd med växelförregling och bild av för tågvägen gällande körsignal för utfart från station eller annan plats, där utfartssignal finnes,

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av order B 1 och genom tillägg nr 10.

l) största tillåtna antalet vagnsaxlar i tåget,

m) erforderliga antalet bromsaxlar i tåget.

Tidtabell
för extra
tdg.

Mom. 2. Tidtabell för extra tåg, som delgives tryckt eller på annat sätt mångfaldigad, skall innehålla enahanda uppgifter som tjänstgöringstidtabell.

Anordnas extra tåg enligt tillfällig tidtabell, skola i regeln i densamma angivas de i mom 1 under a) och d)—m) intagna uppgifter.

Vid särskilt brådskande tillfällen kan dylik tidtabell förenklas, men måste den dock innehålla uppgifter om tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg.

Mom. 3. Vederbörande stationsföreståndare skall vid erhållandet av tidtabell till trafikinspektören lämna erkännande å mottagandet. De bestämmelser i tillfällig tidtabell, som röra stationen, skola i erkännandet återgivas.

Mom. 4. Tjänstgöringstidtabell skall av vederbörande befäl mot kvitto tillställas underlydande personal; och skall tidtabellen ävensom ett utdrag därav, upptagande, vad stationen i fråga angår, samtliga tågs ankomst- och avgångstider och tågmöten och tågförbigångar (tågordning för stationen), å stationen finnas för personalen tillgänglig å särskild anslagstavla. En avskrift av nämnda utdrag skall tillställas trafikinspektören.

Mom. 5. Vid tjänstemeddelanden skall tåg benämnas med det nummer eller den littera, som finnes angiven i tjänstgöringstidtabellen.

§ 38.*)

Extratåg.

Mom. 1. Då extratåg anordnas, skall underrättelse därom meddelas vederbö-

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

rande stationer, varjämte tågbefälhavare och lokomotivförare å varje tåg, som möter, förbigår eller förbigås av extratåget, skola på den intill mötes- eller förbigångsstationen närmast belägna station, för vilken tidtabellen angiver ovillkorligt uppehåll, skriftligen och mot kvitto underrättas om mötet eller förbigången.

Har order om extratågs gång erhållits först efter det sådant tåg, som skulle härom underrättats, avgått från den station, som det tillkommer att lämna underrättelsen, skall denna station meddela förhållandet till mötes- eller förbigångsstationen, vilken i dylikt fall skall underrätta tåget på sätt ovan sagts.

Banbevakningspersonalen skall, så vitt möjligt, underrättas om extratågets gång.

Måste extratåg utsändas utan att förut vara för banbevakningspersonalen kungjort, skall föreståndaren å extratågets utgångsstation mot kvitto tillställa såväl tågbefälhavaren som lokomotivföraren skriftligt meddelande därom.

Anm. Stationsföreståndaren å den station, varifrån lokomotiv eller extratåg utgår, skall till lokomotivföraren och, då vagnar medfölja, även till konduktören eller den, som dennes tjänst förrättar, överlämna en utskrift av den för ifrågavarande fall av trafikinspektören utfärdade order eller tidtabell; och skall såväl lokomotivföraren som konduktören på en annan vid stationen kvarvarande utskrift av samma order teckna sitt namn såsom erkännande, att ordern blivit av honom, på sätt nämnt är, emottagen samt riktigt uppfattad. (Order B 13.)

Mom. 2. Vad ovan sagts om extratåg, skall i tillämpliga delar gälla även underrättelse om tågs inställande.

Inställande
av tåg.

§ 39.

*Fordons
undanhål-
lande från
tågväg.*

Vagnar och andra större fordon skola i god tid före tågs väntade ankomst vara hinderfritt avställda i förhållande till tågvägen. Avställda fordon skola alltid vara säkert bromsade eller förstängda.

Smärre fordon skola, då de ej begagnas, vara avlyftade från spåret och fastlåsta.

§ 40.

*Upplag av
lösa föremål
å station.*

Upplag av lösa föremål får ej finnas närmare intill spår än vad normalsektionen för det fria rummet å linjen anger, där ej Styrelsen för särskilda fall annorlunda medgiver. Emellan spår får upplag ej finnas, såvida icke avståndet mellan de båda ifrågavarande spårens närliggande skenor är minst 4 meter.

§ 41.*)

*Bestämman-
de av
tågspår.*

Mom. 1. Tågspår å station skola, där så lämpligen kan ske, användas sålunda:

Tåg, som icke skall göra uppehåll vid stationen, intages på huvudtågväg.

Med fasthållande vid denna regel skall i övrigt så ordnas, att vid tågmöte eller tågförbigång mellan personförande tåg det enligt tidtabellen först ankommande tåget samt vid tågmöte eller tågförbigång mellan ett personförande och ett icke personförande tåg det personförande tåget intages å ett spår, som

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av arbetsordningen av den 1 augusti 1915 och tillägg nr 10.

är beläget närmare stationshuset än det spår, å vilket det andra tåget intages. Denna föreskrift behöver dock icke tillämpas å stationer, där allmänhetens tillträde till plattformar förmedlas genom tunnel eller bro.

Mom. 2. Har bestämmelse ej meddelats angående det tågspår, som skall för visst tåg användas, skall stationsföreståndaren bestämma detta.

Stationsföreståndare äger att undantagsvis, då omständigheterna så påkalla, frångå meddelad föreskrift om tågspår och bestämma annat dylikt.

Mom. 3. När stationsföreståndare meddelar föreskrift om tågspår, skall han härom underätta dels därav berörd personal å stationen, dels lokomotivföraren å vederbörande tåg.

Underrättelsen till lokomotivföraren skall meddelas antingen å en föregående

enligt tidtabellen ej skall göra uppehåll å stationen, företrädesvis intagas på den vid ingången rakaste tågvägen.

Därest till följd av tillfälliga omständigheter annan tågväg måste vid tågs intagande å station användas än den i tidtabell bestämda, skall lokomotivföraren därom underrättas antingen skriftligen å närmast föregående station, där tåget gör uppehåll, eller ock, om så ej kan ske, utanför ifrågavarande station, vars infartssignal därför skall bibehållas vid »stopp», intill dess tåget stannat och sådan underrättelse, som nyss är nämnd, lämnats. lokomotivföraren.

§ 42.*)

Tågväg skall vara klar och betryggad, innan körsignal får givas till tåg, som därå skall framföras.

Då infartsvägens slut behöver särskilt utmärkas, skall i Signalordningen § 18, mom. 4, fastställt **slutmärke** anbringas på det ställe, förbi vilket tåget enligt § 75 vid ingåendet icke må föras.

En tågväg skall, därest icke densamma måste användas för tillfällig växling eller trafikinspektören annorlunda medgivit, hållas klar med växlar lagna för genomfart.

*Tågväg
klar för
tågs mot-
tagande.*

*Körsignal
därförut ej
tillåten.*

*Växlings-
rörelser
utanför sta-
tions spår-
område.*

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

Växlingsrörelse får icke pågå utanför stationens spårområde **mot ankommande tåg** under de sista 5 minuterna före tågets väntade ankomst. Måste sådan växlingsrörelse ske under tiden mellan 5 och 10 minuter före tågets väntade ankomst, åligger det den, som leder växlingen, tillse, att utom stoppsignal från infartssignalen sådan signal visas av signalkarl på i § 18 föreskrivet avstånd, vilket i detta fall räknas från den plats, dit fordonen utföras.

§ 43.*)

Växels läg-
gande för
vederbö-
lig tåg-
väg. Mot-
växel. In-
spektion av
tågvägar.

Mom. 1. Växel skall vara lagd för den tågväg, varå tåg skall framgå, innan signal för tågets framläppande gives.

Motväxel, som ej är förreglad, skall vara låst eller **bevakad**, då tåg vid in- eller utfart passerar. Detta gäller även oförreglad **medväxel** för tåg, som skall passera densamma med större hastighet än 55 kilometer i timmen.

Mom. 2. Stationsföreståndaren skall kort före varje tågs ankomst och avgång själv eller i händelse av förfall för honom genom annan av trafikinspektören godkänd person förvissa sig, att tågvägen är klar och betryggad, och att, där manöversignal för avspärr-

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 6.

station, där tidtabellen anger ovillkorligt uppehåll, eller, om så ej kunnat ske, utanför den station ordern gäller.

Då ordern meddelas av sistnämnda station, sker detta muntligen, och skall denna stations infartssignal bibehållas vid »stopp», intill dess att underrättelsen meddelats.

När ordern meddelas å en föregående station skall detta ske skriftligen och mot kvitto. Sedan ordern kvitterats, skall denna station härom underätta den station, för vilken ordern gäller. Har dylik underrättelse icke ingått, förfares såsom nyss sagts, då ordern skall meddelas utanför den ifrågavarande stationen.

ning av viss spårgrupp finnes inrättad, denna signal är behörigen ställd, allt på sätt instruktionen för stationsföreståndare närmare bestämmer.

Vid större station, där så omfattande anordningar för fasta signalinrättningarnas och växlarnas skötande finnas, att särskilt befäl måst därför anställas, skola i detta hänseende gälla särskilda föreskrifter.

Mom. 3. Körsignal får ej givas från huvudsignal, förr än vederbörande verkställt inspektion enligt mom. 2 och lämnat signalkarlen tillstånd att visa sådan signal.

§ 44.

Spår, över vilket resande måste passera, skall avspärras eller bevakas vid tågs intagande på spåret eller verkställande av växlingsrörelse å detsamma.

Avspärrning eller bevakning av spår, över vilket resande måste passera

Körsignal åt passerande tåg får ej givas från huvudsignal, förrän dylik bevakning eller avspärrning anordnats.

§ 45.*)

Mom. 1. Sedan tåg inkommit till station eller annan plats, där det enligt tidtabell eller särskild order skall stanna, skall stoppsignal givas åt tåget. Vid station, vid annan plats med tåganmälan för tåget och vid blockpost gives signalen av stationsföreståndaren (platsvakten). Denne skall därvid intaga sådan plats, att signalen lätt bliver synlig för lokomotivpersonalen. Kan så ej ske, skall annan person beordras att från sådant ställe upprepa signalen.

Stopp-signals givande.

Vid andra platser gives stoppsignalen av tågbefälhavaren.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 8 och 10.

Stoppssignal behöver dock icke givas, därest ovillkorligt uppehåll är angivet i vederbörande tidtabell och, såvida i Signalordningens § 18, mom. 4, fastställt **uppehållsmärke** är uppsatt på det ställe, där lokomotivets främst varande del skall stanna, och icke heller därest tåget skall stanna invid anordning för kol- och vattentagning eller behöver framdragas ända till infartsvägens slut.

Mom. 2. **Stoppssignal** åt tåg, vilket enligt tidtabellen alltid skall göra uppehåll å station eller annan plats, **gives** under dagen med röd signalflagga och under natten med handsignallyktas gröna sken, fört nedifrån och uppåt och åter.

Mom. 3. Då tåg, som enligt tidtabellen **endast vid behov** skall stanna å station eller annan plats, därstädes skall göra uppehåll för avlämnande av resande, gods eller vagn, visar tågbefälhavaren varsamhetssignal åt stationen (platsen). Stationsföreståndaren (platsvakten) skall då upprepa signalen, så att den bliver synlig för lokomotivpersonalen, varefter stoppsignal gives på sätt i mom. 2 sagts.

Då tåg, som enligt tidtabellen **endast vid behov** skall stanna å station eller annan plats, därstädes skall göra uppehåll för resandes påstigande eller för avhämtande av vagn, visas från stationen (platsen) varsamhetssignal mot tåget, varefter stoppsignal gives på sätt i mom. 2 sagts.

§ 46.*)

Skall, innan tåg insläppes på station, lokomotivföraren varskos, att särskild försiktighet vid tågets införande måste iakttagas, skall han om möjligt därom underrättas vid en föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll, och skall underrättelsen i sådant fall lämnas skriftligen och mot kvitto. Då underrättelsen där delgivits honom, skall detta omedelbart meddelas till den först nämnda stationen. Har sådant meddelande icke ingått, skall denna stations infartssignal bibehållas vid »stopp», intill dess att lokomotivföraren blivit underrättad om förhållandet, varefter körsignal gives.

*Lokomotiv-
förarens var-
skoende om
försiktighet
vid tågs in-
förande d
station.*

§ 47.**).

Mom 1. Finnes hinder för tågs genomfart å station, där det enligt tidtabellen skall passera utan att göra uppehåll, skall lokomotivföraren om möjligt vid en föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll, underrättas därom, att tåget skall göra uppehåll å förstnämnda station, och skall underrättelsen i sådant fall lämnas skriftligen och mot kvitto. Då underrättelsen där delgivits honom, skall detta omedelbart meddelas till den förstnämnda stationen, som i sådant fall vid tågets intagande skall förfara såsom är stadgat ifråga om tåg med ovillkorligt uppehåll enligt tidtabellen. Stoppsignal åt tåget gives härvid om dagen medelst röd signalflagga och om natten med handsignallyktas röda sken, fört nedifrån och uppåt och åter.

*Hinder för
tågs genom-
fart d
station.*

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 7 och 10.

**) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 7, 8 och 10.

Har sådant meddelande icke ingått, skall denna stations infartssignal bibehållas vid »stopp», antingen intill dess att hindret undanröjts eller ock intill dess att tåget stannat, signalen »giv akt» givits från tåget och stoppsignal inne på stationen anordnats på sätt i nästa moment säges.

Mom. 2. Skall tåg, som stannat för stoppsignal från infartssignal av orsak, som nämnes i mom. 1, intagas för att inne på stationen avvakta hindrets undanröjande, skall, innan körsignal visas från infartssignalen, antingen, då utfartssignal finnes anordnad, denna visa »stopp» eller ock signalgivare inne på stationen medelst signalredskap, som hålles stilla, visa stoppsignal mot tåget, medan detta införes å stationen. Behöver tåget framdragas längre än till signalgivarens postställe, må denne, sedan tåget kommit honom så nära, att han kan iakttaga, att hastigheten är i betryggande grad nedbringad, utbyta stoppsignalen mot varsamhetssignal, vilken skall hållas synlig för lokomotivpersonalen ända till dess att tåget skall stanna, då stoppsignal skall givas av stationsföreståndaren på sätt i mom. 1 sagts.

Om särskild försiktighet vid tågets införande måste iakttagas, skall lokomotivföraren varskos såsom i § 46 säges.

Mom. 3. Å station, där utfartssignal, försedd med försignal, finnes anordnad, gälla icke bestämmelserna i mom. 1 och 2, därest **obehindrad infart** kan äga rum och tågvägen är hinderfri icke blott till utfartssignalen utan även bortom denna ända till stationsområdets gräns.

§ 48.*)

Mom 1. När vid enkelspårsdrift tåg skola mötas, skall det ena tåget ovillkorligen vara inkommet å mötestationen och hava stannat, innan kör-signal får givas åt det andra.

Tågmöte.

Mom. 2. Vid tågmöte får avgångssignal ej givas till någotdera tåget, förrän det andra tåget fullständigt inkommit och dess slutsignal iakttagits.

§ 49.

Å dubbelspårig bana skola tågen, där ej annorlunda tillfälligtvis bestämmes, alltid framgå på det **vänstra** spåret, räknat i tågriktningen; och böra tågen i allmänhet så anordnas, att de mötas å linjen.

*Tågs gång
å dubbel-
spårig bana.*

*Paragrafen har erhållit
sin nuvarande lydelse
genom tilläggen nr 8 & 10.*

Skulle emellertid tåg från olika håll väntas samtidigt inträffa å station, vid vilken tågvägarna icke äro gent emot varandra fullständigt tryggade genom växelförregling i samband med huvudsignalerna eller på annat sätt, eller skulle i övrigt väntas inträffa, att tåg komma att samtidigt befinna sig på in- eller utgående inom spårområdet på dylik station, skall det ena tåget hava antingen gått förbi stationen eller ock stannat å densamma, innan det andra tåget får insläppas eller avgå.

Station, som är belägen på gränsen mellan enkel- och dubbelspårig bana, skall, beträffande tågmöten, anses såsom belägen å enkelspårig bana i fråga om insläppande eller avsändande av tåg i riktning mot enkelspåret.

§ 50.

Tågs intagande å och utsläppande från föreningsstation.

Vid föreningsstation, där tågvägarna icke äro genom växelförregling eller på annat sätt gent emot varandra fullständigt tryggade, skall iakttagas, att två tåg ej samtidigt få intagas på stationen och icke heller å bredvid varandra löpande utgångsspår i riktning mot samma ände av bangården samtidigt utsläppas därifrån, ävensom att ett tåg ej får intagas samtidigt med att ett annat utsläppes.

§ 51.*)

Tåg får icke avsändas från station, håll- eller lastplats före den i tidtabell bestämda tiden. Utan hinder av denna bestämmelse må dock tåg, som enligt tidtabell icke skall göra uppehåll å dylikt ställe, avsändas därifrån högst 3 minuter före den i tidtabell bestämda tiden.

*Tågs av-
sändande
från station.
Otjänstbar
signalinrätt-
ning vid
blockpost.*

Stationsföreståndare får icke under något förhållande på eget bevåg avvika från bestämmelser i tidtabell eller särskild order om tågs möten och förbigång, ej heller från den bestämda ordningsföljd, i vilken de tåg, som trafikera ett och samma spår, framgå å detsamma. Även om tåg blir fördröjt huru länge som helst genom inväntande av annat tåg, som skall möta eller förbigå, får det dock icke avsändas, förr än det andra tåget inkommit, så framt ej trafikinspektören för särskilt fall annorlunda förordnat och verkställighetsorder enligt § 57 resp. 58 erhållits.**)

Tåg får icke avsändas från station eller framsläppas förbi blockpost förr än tåg, som förut avgått åt samma håll på samma spår, antingen inkommit till nästa station, där tåganmälan är föreskriven, eller gått förbi nästa blockpost.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 3.

**) Se anmärkning efter § 58.

I nödfall må trafikinspektör därifrån medgiva undantag; dock får det efterföljande tåget icke utsläppas från station eller framläppas förbi blockpost, utan att tågchefhavaren och lokomotivföraren underrättats, att tåg är före å linjen, och skriftligen erkänt sig hava emottagit sådan underrättelse och ej heller, där ej fråga är om hjälplokomotiv eller hjälptåg, inom kortare tid än 15 minuter, sedan det föregående tåget lämnat stationen eller passerat blockposten.

Om signalinrättning vid blockpost, anordnad för visst spår, är otjänstbar, skall sträckan mellan de båda grannstationerna i fråga om detta spår icke vidare anses vara indelad i blocksträckor.

§ 52.*)

Tågs avsändande.

Mom. 1. När tåg är klart för avgång skall tågchefhavaren, därest avgångssignalen skall givas av stationsföreståndaren (platsvakten), till denne muntligen eller medelst signalen »klart» anmäla detta utom i fråga om passerande tåg.

Innan tågchefhavaren anmäler tåg klart för avgång, skall han å utgångsstation för tåg och å station, där tåg

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

gjort uppehåll, förvissa sig om, att, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall möta annat tåg, sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits (se ock § 73).

Mom. 2. När allt är klart för tågs avgång från station eller annan plats, skall avgångssignal givas åt tåget. Åt passerande tåg gives dock icke avgångssignal vid håll- eller lastplats utan tåganmälan för tåget, ej heller vid blockpost, när tåget skall utgå å sträcka med linjeblockering.

Avgångssignal gives vid station, vid annan plats med tåganmälan för tåget och vid blockpost av stationsföreståndaren (platsvakten). Vid andra platser gives signalen av tågbefälhavaren.

§ 53.

Telegrafpåpassning skall oavbrutet äga rum, då tåganmälan kan ifrågakomma. Rörande tiden för denna påpassning ävensom då sådan eljest skall äga rum, bestämmes närmare i gällande telegrafordning.

*Telegraf-
påpassning.*

§ 54. °)

Mom. 1. Tåganmälan skall, på sätt här nedan närmare bestämmes, utväxlas mellan samtliga stationer, som ej enligt tidtabellen för vederbörande tåg äro härifrån befriade, ävensom andra platser, för vilka trafikinspektören särskilt föreskrivit tåganmälan för tåg.

*Tåg-
anmälan.*

Mom. 2. Å enkelspårig bansträcka utan linjeblockering skall tåganmälan ske i enlighet med bestämmelserna i § 55, mom. 1 och 2.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

Å enkelspårig bansträcka med linjeblockering ävensom å dubbelspårig bansträcka skall tåganmälan i regel ske endast enligt föreskrifterna i § 55, mom. 2. I följande fall skola dock bestämmelserna i såväl mom. 1 som mom. 2 i dylika fall tillämpas, nämligen,

vid fullständig enkelspårsdrift (se § 60): för alla tåg som framgå, under det enkelspårsdrift förekommer ävensom för de tåg, som efter dubbelspårsdriftens återupptagande först skola framgå såväl å det spår, som använts för enkelspårsdriften, som å det iordningställda spåret,

vid partiell enkelspårsdrift (se § 60): för det tåg, som därvid framföres å orätt spår,

för tåg, som framgår å enkelspårig bansträcka med linjeblockering, då linjeblockeringen befinner sig i olag,

för tåg, som framföres endast å viss del av en stationssträcka.

§ 55.*)

Ordning för
tågan-
mälan.

Mom. 1. Innan tåg skall avgå från eller släppas förbi station eller annan plats med tåganmälan för tåget, skall till nästa i tågets farriktning belägna plats av dylikt slag avlätas följande fråga:

»Kan 0 (tågets nummer) avgå?»

Känner föreståndaren vid sistnämnda plats intet hinder för tågets framförande dit, skall han till svar anmäla:

»Klart 0» (tågets nummer).

Anmälan »Klart 0» får ej ske tidigare än 10 minuter före vederbörande tågs avgångstid.

Mom. 2. När tåg avgått från eller förbisläppts station eller annan plats med

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 6 och 10.

tåganmälan för tåget, skall detta genast anmälas till nästa i tågets farriktning belägna plats av dylikt slag sålunda:

»0 (tågets nummer) ut».

Då tåg fullständigt inkommit till station eller annan plats med tåganmälan för tåget och dess slutsignal iaktgits samt infartssignalen återställts till stopp, skall nämnda plats anmäla detta till det ställe, varifrån anmälningen »0 ut» avlåtits, samt, om tåganmälan för nästa tåg skall utväxlas med annan åt samma håll belägen plats, även till denna. Denna anmälan avfattas sålunda:

»0 (tågets nummer) in.»

Till anmälningarna »0 ut» och »0 in» skall fogas uppgift å den tidpunkt, då tåget avgått resp. anlant, såvida denna tidpunkt icke överensstämmer med den i tidtabellen angivna tidpunkten.

Mom. 3. Anmälningarna »0 in» och »klart 0» få endast verkställas av stationsföreståndaren (platsvakten) personligen eller på dennes för varje särskild gång givna order. Dylik order meddelas om möjligt skriftligen därigenom, att stationsföreståndaren (platsvakten) inför sin signatur å vederbörlig plats i tågtidjournalen. Kan så ej ske, må ordern därom meddelas muntligen, men skall den i sådant fall snarast möjligt på nämnda sätt bekräftas.

Mom. 4. Då tåganmälan för tåg åter skall vidtaga för station eller annan plats, som för visst eller vissa tåg varit befriad från dylik anmälan, skall nämnda plats i samband med mottagandet av »0 in» för det tåg, som sist passerat platsen, inhämta upplysning om tågläget. Denna förfrågan avfattas sålunda:

»Hava tågen 0,00 etc. framgått?»

Innan upplysning om tågläget på detta sätt erhållits, får anmälan »klart» icke för något tåg lämnas.

Mom. 5. Om vid tågmöte det ena tåget skall avgå från mötesstationen omedelbart efter det andra tågets ankomst dit, må, där så till undvikande av tågförsening erfordras, och sedan »0 ut» anmäls för det i riktning mot mötesstationen gående tåget, denna begära villkorlig rättighet att avsända det mötande tåget genom avlåtande av följande fråga till nästa i detta tågs färriktning belägna plats med tåganmälan för tåget:

»**Kan 0** (tågets nummer) **avgå, då 00** (tågets nummer) **inkommit?**»

Känner föreståndaren vid sistnämnda plats intet hinder för tågets framförande dit, skall han, med iakttagande av den i mom. 1 föreskrivna tidsbegränsningen, till svar anmäla:

»**Klart 0** (tågets nummer), **då 00** (tågets nummer) **inkommit.**»

Mom. 6. I det fall, då å dubbel-spårig bansträcka enstaka tåg framföres å högra spåret, skola meddelandena enligt mom. 1 avfattas sålunda:

»**Kan 0** (tågets nummer) **avgå å orätt spår (då 00 inkommit?)**» och

»**Klart 0** (tågets nummer) **å orätt spår (då 00 inkommit).**»

Mom. 7. Då tåg framgår med påskjutningslokomotiv, som icke är kopplat till tåget, skola av varje plats med tåganmälan, som beröres av dylikt tåg jämte åtföljande påskjutningslokomotiv, till de i tåganmälan ingående meddelandena fogas orden:

»**med pålok till N**» (den plats där påskjutningslokomotivet skall lämna tåget).

Återgår efter avslutad påskjutning lokomotiv från en punkt å linjen, skall, sedan lokomotivet inkommit till station eller annan plats med tåganmälnings-skyldighet, varje dylik plats till närmaste i det påskjutna tågets farriktning belägna plats av dylikt slag genast anmäla:

»Pålok från 0 in.»

Återgår påskjutningslokomotiv över hel stationssträcka, utväxlas tåganmälan för detsamma på sätt för tåg i allmänhet är stadgat.

Mom. 8. Har föreståndare för station eller annan plats med tåganmälan för tåg funnit hinder för tågs framförande å viss stationssträcka föreligga, eller har anmälan om dylikt hinder till honom ingått, eller äger vagnuttagning rum enligt § 21, skall han till den vid motsatta gränspunkten för den stationssträcka, å vilken hindret förekommer, belägna platsen med tåganmälan ävensom till mellanliggande blockposter **ofördröjligen** och oavsett om tåg väntas eller ej, anmäla:

»Hinder för tåg,»

varjämte hindrets art skall i korthet uppgivas.

Föreståndare för station eller annan plats med tåganmälan för tåg, till vilken anmälts eller vilken genom undersökning själv funnit, att hinder för tågs framförande blivit undanröjt, skall till den vid motsatta gränspunkten för den stationssträcka, å vilken hindret förekommit, belägna platsen med tåganmälan ävensom till mellanliggande blockposter anmäla:

»Hindret undanröjt»,

varjämte i övrigt erforderliga upplysningar skola lämnas.

Beträffande dubbelspårig linje skall i anmälningarna tydligt uppgivas, huruvida hinder föreligger å båda spåren, eller i motsatt fall, å vilket av spåren hindret förekommer.

Mom. 9. Behöver anmälningen »klart 0» eller »0 ut» återkallas, skall härvid användas formen:

»Anmälan klart 0 (0 ut) återkallas», varjämte lämnas de närmare upplysningar, som kunna vara erforderliga.

Mom. 10. Tåganmälan skall i regel ske medelst telegraf.

Är telegrafen i olag, må tåganmälan verkställas medelst telefon och skall därvid iakttagas, att meddelandena skola före avtelefonerandet vara nedskrivna, att fullständig repetition skall ske och att de telefonerandes namn skola oavkortade uppgivas. Är såväl telegraf som telefon i olag, må stationsföreståndaren, ehuru alltid med iakttagande av föreskriften i § 51 att icke på eget bevåg avvika från givna bestämmelser om tågs möten och förbigång, likväl avsända och förbisläppa tåg, så vida ingen händelse inträffat, som giver stationsföreståndaren anledning befara hinder för tågets säkra framförande till nästa plats med tåganmälan för tåget, och så vida den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äventyrs redan avsänt tågs gång till

samma plats; dock skall stationsföreståndaren, innan han avsänder eller förbisläpper tåget, mot kvitto tillställa såväl tågbefälhavaren som lokomotivföraren skriftligt meddelande, att stadgad tåganmälan icke kunnat ske. Meddelande därom skall ock, så fort ske kan, lämnas trafikinspektören.

Mom. 11. Tåganmälan skall införas i särskild bok.

I tågtidjournalen skola införas särskilda anteckningar, då tåganmälan skett medelst telefon, då anmälningen »klart 0» eller »0 ut» måst återkallas, då enkelspårdrift är anordnad å dubbelspårig bansträcka, då påskjutningslokomotiv användas, då hinder för tågs framförande föreligger, då vagnar avkopplats å linjen, då hjälplokomotiv utsänts o. d., ävensom orsak till uppkommen tågförsening och avlåtandet till trafikinspektören av underrättelse om tågförsening m. m.

§ 56.

*Tåg-
försening.*

Är tåg försenat mer än 10 minuter efter i tidtabellen utsatt avgångstid, eller finnes till följd av omständigheter, som inträffat antingen under tågets uppehåll å stationen i fråga eller ock under dess gång från närmast föregående station, grundad anledning antaga, att så skall ske, skall underrättelse där-

om genast lämnas trafikinspektören i den ordning, denne föreskrivit. Trafikinspektören vidtager då anordningar för att övriga tåg ej onödigt må uppehållas; skolande därvid snälltåg i första rummet tillgodoses.

Anm. Till undvikande av att sjötrafiken onödigtvis hindras vid de ställen, där svängbroar finnas anordnade, skall vid inträffande tågförsening anmälan om förseningen i god tid göras till den station, som ansvarar för svängbrons skötsel, på det att svängbrons stängande icke må ske längre tid för tågets ankomst än som för normala förhållanden är föreskrivet. (Order B 450).

§ 57*).

Mom. 1. Finner trafikinspektör nödigt låta vidtaga ändring av tågmöte, skall sådant ske **antingen** genom utfärdande av ny tidtabell för det försenade tåget, vilket sätt dock endast får användas för det fall, att alla nya mötes- och förbigångsstationer efter hand hinna medelst telegraf mottaga och återgiva dem rörande bestämmelser i den nya tabellen, innan dessa skola utföras, **eller ock** på nedan angivet sätt.

*Ändring av
tågmöte.*

Mom. 2. Förlägges möte från station vid enkelspårig bandel till annan station vid sådan bandel, avsänder trafikinspektören **samtidigt** till den nya mötesstationen och till den station, där mötet

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

eljest skulle ägt rum (förutvarande mötesstationen), telegram enligt följande formulär:

»Förlägg mötet mellan tågen 0 och 00 till N» (den nya mötesstationens namn).

Föreståndaren å den nya mötesstationen skall då, så vitt giltigt hinder för mötets förläggande till stationen icke finnes, genast underrätta vederbörande av stationens personal om mötesändringen ävensom så fort ske kan mot kvitto lämna samma underrättelse åt befälhavaren och lokomotivföraren å det tåg, som skall kvarhållas. Har detta tåg icke inkommit å stationen och skall detsamma enligt tidtabell icke göra uppehåll därstädes eller ock göra uppehåll endast för resandes av- eller påstigande och har stationsföreståndaren icke från annan av trafikinspektören i varje särskilt fall bestämd station erhållit besked, att tågpersonalen där underrättats om mötesändringen, skall stationsföreståndaren giva order om tågets stoppande på föreskrivet sätt i och för tågpersonalens underrättande. Sedan sådan order givits eller, om tåget redan inkommit på stationen, underrättelse om tågmötesändringen lämnats tågbefälhavaren och lokomotivföraren, avsänder stationsföreståndaren oförtövat till den förutvarande mötesstationen

och till mellanliggande stationer och till trafikinspektören telegrafisk verkställighetsorder enligt följande formulär:

»Tåg 00 skall framgå till N och där möta 0».

Föreståndaren å den förutvarande mötesstationen kontrollerar denna orders överensstämmelse med trafikinspektörens telegram, varefter han, därest icke, enligt trafikinspektörens i varje särskilt fall meddelade föreskrift, detta skall göras å annan station, mot kvitto överlämnar en av honom själv bestyrkt avskrift av densamma till en var av befälhavaren och lokomotivföraren å det tåg, som skall framgå.

Utan att med trafikinspektörens telegram överensstämmande order att framgå bekommit från den nya mötesstationen och bestyrkt avskrift av ordern överlämnats till tågchefen och lokomotivföraren, får stationsföreståndaren i förevarande fall icke under några förhållanden avsända tåget, likasom lokomotivföraren icke får efterkomma möjligen given avgångssignal utan att hava erhållit nyssnämnda avskrift.

Mom. 3. Anser föreståndaren å den till ny mötesstation utsedda stationen, att giltigt hinder för mötesändringen finnes, telegraferar han omedelbart till den förutvarande mötesstationen och till trafikinspektören:

»Tåg 0 kan icke möta 00 i N».

Frågan om denna mötesändring har därmed förfallit.

Mom. 4. Förlägges möte från dubbelspårig bandel till station vid enkelspårig, förfares på sätt i mom. 2 och 3 sägs, med iakttagande att vad i samma moment är stadgat angående den förutvarande mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan den dubbelspåriga och den enkelspåriga bandelen.

Mom. 5. Förlägges möte från station vid enkelspårig bandel till dubbelspårig bandel, förfares på sätt i mom. 2 sägs, med iakttagande dels att i telegrammen i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för den dubbelspåriga bandelen, och dels att vad i nyssnämnda moment är stadgat angående den nya mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan den enkelspåriga och den dubbelspåriga bandelen.

Därest enkelspårig bandel vidtager jämväl på motsatta sidan om den dubbelspåriga och samma enkelspåriga bandel eller någon del därav befares av båda de ifrågavarande tågen och säkerheten så fordrar, skall trafikinspektören telegraferas till föreståndaren för den åt denna sida belägna gränsstationen sålunda:

»Tåg 00 får ej avsändas förr än 0 inkommit»,

varå stationsföreståndaren svarar:

»Tåg 00 avsändes ej förr än 0 inkommit»

och ansvarar för behörigt iakttagande av sin skyldighet härutinnan.

Mom. 6. Förlägges möte från dubbelspårig bandel till annan dubbelspårig bandel förbi mellanliggande enkelspårig, förfares jämväl på sätt i mom. 2 sägs, med iakttagande dels att i telegrammen i stället för namnet å den nya mötesstationen införes vederbörlig beteckning för den dubbelspåriga bandel, till vilken mötet förlägges, och dels att bestämmelserna angående den förutvarande mötesstationen i stället skola tillämpas å gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspåriga bandel och den enkelspåriga, och bestämmelserna angående den nya mötesstationen å gränsstationen mellan den enkelspåriga bandelen och den dubbelspåriga bandel, till vilken mötet förlägges.

Mom. 7. Trafikinspektören är oförhindrad att genom samfällt telegram på en gång låta ändra flera, ett visst tåg berörande möten, och skola därvid i denna paragraf givna bestämmelser med hänsyn till de särskilda mötena lända till efterrättelse.

Mom. 8. Till undvikande av tidsförlust må trafikinspektören genom bestämmelse i varje särskilt fall ålägga sta-

tionsföreståndare å lämplig, av tåget tidigare berörd station att, allt eftersom tåget

a) skall kvarhållas å ny mötesstation: giva tågbefälhavare och lokomotivförare å tåg, som skall kvarhållas, under rättelse om mötesändringen och lämna stationsföreståndaren å den nya mötesstationen besked om utförandet av sådan delgivning, eller

b) skall framgå till ny mötesstation: från den nya mötesstationen mottaga verkställighetsordern, kontrollera och till tågbefälhavare och lokomotivförare å tåg, som skall framgå, delgiva densamma enligt de föreskrifter, som eljest skulle följas av föreståndaren å den förutvarande mötesstationen.

§ 58.

Mom. 1. Finner trafikinspektör nödigt låta vidtaga ändring av tågförbigång, skall sådant ske antingen genom utfärdande av ny tidtabell, såsom i fråga om ändring av tågmöte är sagt, eller ock på nedan angivet sätt.

a) Är det föregående tåget försenat, avsänder trafikinspektören till den nya förbigångsstationen telegram enligt följande formulär:

»Låt tåg O förbigå OO i N» (den nya förbigångsstationen).

Föreståndaren å den nya förbigångsstationen skall då, så vitt giltigt hinder

Ändring av
tågförbi-
gång.

för tågförbigången icke finnes, genast underrätta vederbörande av stationens personal och, så fort ske kan, befälhavaren och lokomotivföraren å det tåg, som skall förbigås, om förbigången. Därest detta tåg icke inkommit å stationen och ej heller skall enligt tidtabellen där göra uppehåll, skall stationsföreståndaren giva order om dess stoppande utanför stationen för lokomotivförarens underrättande, att tåget skall göra uppehåll å stationen. Han telegraferar därefter oförtövat till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och trafikinspektören sålunda:

»Tåg 0 förbigår 00 i N».

b) Är det efterföljande tåget försenat, avsänder trafikinspektören **samtidigt** till den nya och den förutvarande förbigångsstationen ett telegram enligt det under a) först omnämnda formulär. Föreståndaren å den **nya** förbigångsstationen skall då, så vitt giltigt hinder för förbigången icke finnes, underrätta vederbörande av stationens personal om förbigången och därefter oförtövat till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och trafikinspektören avsända order enligt följande formulär:

»Tåg 00 skall framgå till N och där förbigås av 0».

Föreståndaren å den förutvarande förbigångsstationen kontrollerar orderns överensstämmelse med trafikinspektörens telegram och överlämnar mot kvitto en av honom själv bestyrkt avskrift av densamma till en var av befälharen och lokomotivföraren å vartdera tåget, varförutom han underrättar vederbörande stationspersonal om förändringen.

Mom. 2. Anser föreståndaren å den till ny förbigångsstation utsedda stationen, att giltigt hinder för förbigång därstädes finnes, telegraferar han till trafikinspektören och i det i mom. 1 b) omnämnda fall jämväl till förutvarande förbigångsstationen sålunda:

»Förbigång kan icke här äga rum».

Den ifrågasatta förbigångsändringen har därmed förfallit.

Anmärkning 1.

Mom. 1. Stationsföreståndarne vid Stockholm central och Tomtebodå äga att, utan hinder av bestämmelsen i § 51, å bandelen Stockholm central—Tomtebodå vid behov ändra ordningsföljden mellan tågen, gällande detta dock endast tåg, av vilka det ena går å linjen Stockholm central—Järva och det andra å linjen Stockholm central—Sundbyberg (icke tåg, vilka gå å en och samma av ovannämnda linjer) och endast då linjen Stockholm central—Tomtebodå trafikerar som dubbelspårig.

Härvid skall förfaras sålunda:

Då stationsföreståndaren vid Stockholm central resp. Tomtebodå finner, att ordningsföljden mellan två av ifrågavarande tåg lämpligen bör ändras, tele-

graferar han till Tomteboda resp. till Stockholm central:

»Tåg 0 går före 00. Kan 0 avgå?».

Sedan sådant telegram avsänts, får tåg nr 00 icke avgå förrän efter nr 0, så vida icke svar om hinder för tågs nr 0 mottagande före nr 00 ingått eller ordningsföljden mellan de båda tågen ifråga ännu en gång blivit ändrad genom enahanda förfarande, som här ovan angivits.

Finnes intet hinder för tågs nr 0 mottagande före nr 00, svarar stationsföreståndaren vid Tomteboda resp. Stockholm central genast:

»Klart 0».

Sedan sådant telegram mottagits, skall under rättelse om ändringen lämnas mellanliggande stationer eller blockposter, och får därefter tåg nr 0 avsändas, så vida för övrigt allt är klart.

Finnes däremot något hinder för mottagande av tåg nr 0 före nr 00, svarar vederbörande föreståndare genast:

»Hinder 0».

Frågan om ändrad ordningsföljd har därmed förfallit, och tågen skola expedieras i den genom tidtabellen fastställda ordningsföljden.

Mom. 2. På enahanda sätt, som i mom. 1 angivits, äga:

a) stationsföreståndarne vid Stockholm central och Karlberg att, *då linjen Stockholm central—Karlberg trafikeras som dubbelspårig*, å denna linje ändra ordningsföljden mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Stockholm central—Tomteboda och det andra å linjen Stockholm central—Norrtull (via Karlberg);

b) stationsföreståndaren vid Stockholm central och föreståndaren vid Söder Mälarstrand blockpost att, *då linjen Stockholm central—Liljeholmen trafikeras som dubbelspårig*, ändra ordningsföljden å linjen Stockholm central—Söder Mälarstrand mellan, å ena sidan tåg, vilket går å linjen Stockholm central—Stadsgården, och, å andra sidan, tåg, vilket går å linjen Stockholm central—Stockholm södra eller Tanto sopstation *eller ock* å linjen Stockholm central—Liljeholmen;

c) stationsföreståndaren vid Stockholm central och föreståndaren vid Tanto blockpost att, *då linjen Stockholm central—Liljeholmen trafikeras som dubbelspårig*, ändra ordningsföljden å linjen Stockholm central—Tanto blockpost mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Stockholm central—Stockholm södra eller Tanto sopstation och det andra å linjen Stockholm central—Liljeholmen;

d) stationsföreståndaren vid Liljeholmen och föreståndaren för Tanto blockpost att, *då linjen Liljeholmen—Stockholm central trafikeras som dubbelspårig*, ändra ordningsföljden å linjen Liljeholmen—Tanto blockpost mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Liljeholmen—Stockholm södra eller Tanto sopstation och det andra å linjen Liljeholmen—Stockholm central;

e) stationsföreståndaren vid Liljeholmen och föreståndaren vid Nyboda blockpost att, *då linjen Liljeholmen—Nyboda blockpost trafikeras som dubbelspårig*, å denna linje ändra ordningsföljden mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Liljeholmen—Älvsjö och det andra, med utgångs- eller slutstation i Liljeholmen, å linjen Liljeholmen—Enskede;

f) stationsföreståndarna vid Göteborg och Olskroken att, *då linjen Göteborg—Olskroken trafikeras som dubbelspårig*, å denna linje ändra ordningsföljden mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Göteborg—Partille och det andra å linjen Göteborg—Säve;

g) stationsföreståndarna vid Malmö och Arlöv att, *då linjen Malmö—Arlöv trafikeras som dubbelspårig*, å denna linje ändra ordningsföljden mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Malmö—Åkarp och det andra å linjen Malmö—Lomma;

h) stationsföreståndarna vid Örebro och Örebro södra att, *då linjen Örebro—Örebro södra trafikeras som dubbelspårig*, å denna linje ändra ordningsföljden mellan tåg, av vilka det ena går å linjen Örebro—Mosås och det andra å linjen Örebro—Karlslund.

Vederbörande trafikinspektör skall underrättas om ändring av tågföljden enligt punkterna b, c, d, e, f och h här ovan.

(Order B 1 och B 461).

Anmärkning 2

Till undvikande av tågs försening eller av uppehåll på station, där sådant enligt tidtabellen eljest icke skall göras, må de i § 58 omnämnda verkställighetsorder till tågpersonalen efter trafikinspektörens i varje särskilt fall meddelade bestämmelse delgivas å tågets utgångsstation eller å annan station, belägen framför den station, som enligt ovan åberopade föreskrifter skulle hava meddelat dem till tågpersonalen. (Order B 1).

§ 59.

I de uti §§ 55, 57 och 58 föreskrivna telegram skall i stället för 0 eller 00 införas respektive tågs nummer eller littera och, därest någon station skall angivas i telegrammet, **stationens namn fullständigt utskrivas.**

Mottager icke stationsföreståndare själv telegram rörande förändring av möte eller förbigång, skall den, som tjänstgör vid telegrafan, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, vilken alltid är skyldig att i telegramboken egenhändigt med sitt namn underteckna verkställighetsorder i fråga om ändring av tågs möte eller förbigång.

*Benämning
av tåg och
stationer i
telegram
angående
ändrat
tågmöte eller
ändrad tåg-
förbigång.
Underteck-
nande av
svarstele-
gram i
dylika fall.*

§ 60. *)

Mom. 1. Då enkelspårsdrift anordnas å dubbelspårig bansträcka, skall trafikinspektören härom skriftligen eller medelst telegraf underrätta vederbörande stationer och därvid bestämma, å vilket spår tågen skola framgå.

Enkelspårs-
drift å
dubbel-
spårig bana.

Mom. 2. Är det ena spåret ofarbart, så att **samtliga tåg** måste tills vidare framgå å det andra spåret (**fullständig enkelspårsdrift**), skall trafikinspektören samtidigt utfärda order om tillämpande av den särskilda tidtabell, som för dylika fall skall gälla och om vidtagande av de övriga åtgärder, som påkallas av enkelspårsdriften, ävensom underrätta vederbörande ban- och maskinbefäl.

Mom. 3. Avser enkelspårsdriften endast framförande av **enstaka tåg** å orätt huvudspår (**partiell enkelspårsdrift**), varom order skall givas i så god tid, att banbevakningen kan hinna underrättas, skall trafikinspektören vid lämnandet av de i mom. 1 anbefallda underrättelser och bestämmelser även angiva det eller de tåg, som skola framgå å orätt spår, och detta eller dessa tågs ordningsföljd i förhållande till de å rätt spår gående tågen med angivande av ifrågakommande tågmöten ävensom i övrigt föreskriva erforderliga åtgärder.

Mom. 4. Stationsföreståndare, som mottagit i mom. 1—3 omnämnd order, skall skriftligen eller medelst telegraf erkänna mottagandet av densamma ävensom om förhållandet underrätta dels vederbörande av stationens personal dels banbevakningen.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

Stationsföreståndare, från vars station tåg skall utsändas å orätt spår, skall dessutom delgiva ordern till samtliga med huvudsignal utrustade platser å linjen till nästa station.

Om banbevakningen ej kunnat under rättas, förfäres enligt § 38, sista stycket.

Mom. 5. De tåg, som skola gå å bansträcka, där fullständig enkelspårsdrift äger rum, skola genom försorg av den station, trafikinspektören bestämt, mot kvitto tilldelas en utskrift av trafikinspektörens order. Vid partiell enkelspårsdrift skola de tåg, som gå å orätt spår, ävensom de tåg, vilka till följd av enkelspårsdriften erhålla möte med annat tåg, härom skriftligen och mot kvitto underrättas av den station trafikinspektören bestämt.

Har trafikinspektören icke föreskrivit viss station, där underrättelserna skola lämnas, skall detta för vardera tågriktningen ske å gränsstationen för den bandel, å vilken enkelspårsdriften skall äga rum.

Mom. 6. När fullständig enkelspårsdrift äger rum, skall, sedan det ofarbara spåret blivit istandsatt, arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen under tecknat meddelande anmäla detta till en-dera av stationerna å ömse sidor om den ofarbara sträckan, vilken station skall dels vidarebefordra denna anmälan till trafikinspektören dels enligt § 55, mom. 8, avlåta anmälan »hindret undanröjt». Trafikinspektören äger därefter

giva order, att dubbelspårsdrift ånyo skall från och med visst tåg anordnas å sträckan ifråga. Denna order ställes till vederbörande stationer samt ban- och maskinbefälet och delgives på sätt i mom. 4 sagts banbevakningen ävensom med huvudsignal utrustade platser å den linje, där enkelspårsdrift ägt rum.

§ 60 a. *)

Mom. 1. Då påskjutning erfordras, äger stationsföreståndare, så framt 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.

Anordnande av påskjutning i tåg.

Erfordras påskjutning å hel stationssträcka eller finnes lokomotiv ej tillgängligt, göres framställning hos trafikinspektören.

Mom. 2. Den, som anordnar påskjutningen, skall därom underrätta de stationer och övriga med huvudsignal utrustade platser, mellan vilka påskjutningen skall äga rum.

Den station, där påskjutningen skall börja, skall härom underrätta, förutom föraren å påskjutningslokomotivet,

dels lokomotivföraren och tågbefälhavaren å det tåg, varå påskjutning skall äga rum,

dels banbevakningspersonalen, dels ock tåg, som erhåller möte med det återgående påskjutningslokomotivet, vilken underrättelse skall meddelas genom skriftlig order vid närmast föregående station, där tåget har ovillkorligt uppehåll.

Angående utförandet av tåganmälan vid påskjutning, se § 55.

*) Paragrafen har tillkommit genom tillägg nr 10.

§ 61.

*Tåg stannat
å linjen.
Vagnar av
tåg kvar-
lämnats å
linjen.*

Har tåg stannat å linjen utan att kunna utan dröjsmål fortsätta, eller hava vagnar måst av tåg kvarlämnas å linjen, skall föreståndaren å den av de närmast liggande stationerna, som enligt § 78 först därom får underrättelse, genast medelst telegraf anmäla till den andra stationen, att hinder förefinnes på linjen, och likaledes underrätta trafikinspektören.

Stationsföreståndare, som mottagit begäran om hjälplokomotiv från ett tåg, som stannat mellan stationen och endera av dess grannstationer, skall, därest lokomotiv finnes till hands eller snart kan förväntas, så fort ske kan, utsända detta och, om så erfordras, hjälpvagn, redskap och manskap, ävensom i övrigt vidtaga nödiga åtgärder. Kan hjälplokomotiv ej avsändas från denna station, skall stationsföreståndaren anmoda nyssnämnda grannstation att, där så ske kan, utsända hjälplokomotiv. Kan ej heller från denna station dylikt lokomotiv utsändas, skall föreståndaren å förstnämnda station genom telegram förbereda närmaste station, där reservlokomotiv är förlagt, att dettas tjänst kan komma att erfordras. I varje fall skall den stationsföreståndare, som mottagit begäran om hjälplokomotiv,

avlåta telegrafiskt meddelande om förhållandena till trafikinspektören, utan vilkens särskilda order hjälplokomotiv ej får utsändas, för den händelse att sådant skall tagas från annan än de båda stationer, vilka äro belägna närmast på var sin sida om den plats å linjen, där tåget stannat.

Har begäran om hjälplokomotiv framställts hos trafikinspektören, får tåget ej utan särskild order av trafikinspektören avsändas från station, till vilken detsamma vare sig med eget lokomotiv eller med användande av hjälplokomotivet införts.

§ 62.

Har hjälplokomotiv hos trafikinspektören begärts för tåg, vars lokomotiv blivit otjänstbart å station men sedermera satts i stånd att framföra tåget, får detta ej utan särskild order av trafikinspektören avsändas från stationen.

Tåg, vars lokomotiv blivit otjänstbart å station.

IV. Tåg.

§ 63.

Den rullande materiel, som användes i tåg, skall vara i fullgott skick, så att varje fordon kan utan fara begagnas för sitt avsedda ändamål med för fordonet tillåten hastighet.

Rullande materiels skick och tillsynen därå. Besiktning av materiel, som fraktas på egna hjul.

Innan tåg lämnar utgångsstation, skola dess samtliga fordon vara noggrannt översedda; och skall under färden ytterligare tillsyn över fordonen utövas på därför bestämda stationer.

Rullande materiel, som antingen utan att hava undergått sådan besiktning, som erfordras för dess användande i trafik, eller ock i skadat skick skall mot avgift fraktas på egna hjul, skall dessförinnan vara besiktigad av vid maskinavdelningen anställd sakkunnig person och åtföljas av bevis, att materielen vid dylik besiktning godkänts för transport, ävensom, då fråga är om lokomotiv, av intyg angående lokomotivets tyngd och största hjultryck.

§ 64.

*Tågs tyngd
och antal
vagnsaxlar
i tåg.*

Tåg får icke vara tyngre, än att tågets lokomotiv förmår framföra vagnarna med i tidtabell bestämd hastighet.

Antalet vagnsaxlar i tåg får utgöra högst:

a) i tåg, som huvudsakligen är avsett för personbefordran (snälltåg och persontåg), och

med största tillåtna hastighet av 60 km. i timmen 80 axlar

»	»	»	»	» 61-70	»	»	70	»
»	»	»	»	» 71-80	»	»	60	»
»	»	»	»	» 81-90	»	»	50	»

Medföras i dylika tåg sexaxliga vagnar, få högst två sådana vagnar beräknas såsom fyraxliga.

b) i tåg, som huvudsakligen är avsett för godsbefordran (blandade tåg och godståg), och

med största tillåtna hastighet av 40 km. i timmen 120 axlar

” ” ” ” ” 41-50 ” ” ” 100 ”

” ” ” ” ” 51-60 ” ” ” 80 ”

I godståg, som icke är avsett att medföra resande och som icke framföres med större hastighet än 30 kilometer i timmen, må antalet vagnsaxlar utgöra högst 140.

Militärtåg hänföres i detta avseende till godståg med resande.

c) i tåg, som huvudsakligen medför malmvagnar (malmtåg) och som är försett med verksam, genomgående bromsinrättning, och

med största tillåtna hastighet av 60 km. i timmen 140 axlar.

§ 65. *)

Mom. 1. Varje tåg utom snöplogståg och sådant tåg, som utgöres av motordressin eller annat dylikt mindre fordon, skall allt efter banans lutningsförhållanden, tågets största tillåtna hastighet samt antalet lastaxlar i tåget vara försett med så många bromsaxlar, att minst den i efterföljande bromstabell angivna procenten av antalet lastaxlar blir bromsad.

Bromsade axlar i tåg.

Vid beräkandet av antalet lastaxlar i ett tåg bortses från tåget framförande lokomotiv (vare sig med eller utan tender) eller motorvagn. I avseende å övriga fordon beräknas varje axel under resgods- eller godsvagn, som antingen är tom eller lastad så, att alle-

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 9.

dels att axel under olastad godsvagn räknas såsom $1\frac{1}{2}$ men varje annan axel alltid såsom 1;

dels att, om vid beräkning av vare sig sammanlagda antalet axlar i tåget eller ock antalet av de axlar, som skola vara bromsade, bråktal uppkommer, detta höjes till närmast högre hela tal; och

dels att bromsad axel å lokomotiv, som framför tåget, eller å lokomotivets tender icke får inberäknas bland de bromsade axlarna.

*) Bromstabell,

angivande bromsaxlar i procent av lastaxlar.

I lutning om	Vid en största hastighet av															
	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90			
	km. i timmen															
10 : 1,000	14	16	19	22	26	30	35	37	43	49	57	66	76			
12 : 1,000	16	19	21	24	28	33	38	41	47	53	61					
12,5 : 1,000	17	19	22	25	29	34	39	42	48	54	62					
14 : 1,000	19	21	24	27	31	36	42	44	51							
16 : 1,000	21	23	26	30	34	39	45									
18 : 1,000	23	26	29	32	37	42										
20 : 1,000	25	28	31	35	40											
25 : 1,000	30	34	37													

Mom. 2. Vid tillämpande av föreskrifterna i mom. 1 skall iakttagas följande.

a) Som bromsaxlar få endast räknas axlarna under de fordon, vilkas bromsanordningar befinna sig i fullgott skick.

b) Lutningsförhållandet, efter vilket

*) Bromstabellen har fullständigats genom tillägg nr 10.

Lutningsförhållandet, efter vilket bromsarnas antal bestämmes, skall beräknas efter den största höjdskillnad, som förefinnes mellan två punkter å banan på 1000 meters avstånd.

Återfinnes icke ett visst lutningsförhållande i tabellen här ovan, skall den i tabellen angivna närmast **svagare** lutningen vara bestämmande för bromsarnas antal.

Mom. 2. Anser lokomotivföraren, att till följd av ogynnsam väderlek eller annat förhållande **flera bromsade axlar äro behövliga** för tåget, än vad som här ovan är bestämt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas av den befintliga bromskraften.

Mom. 3. Blir å tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis **obrukbar**, skola så många av skruvbromsarna å tåget bemannas, att minst samma antal axlar kan bromsas, som här ovan är bestämt. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas av den tillgängliga bromskraften. Vid första station i tågets väg, där den genomgående bromsinrättningen lämpligen kan istandsättas eller där utbyte kan ske av lokomotiv

eller vagn, å vilken bristfällig broms förefinnes, skola lämpliga åtgärder här-
för vidtagas.

§ 66.

Tågbildning. Mom. 1. Vid tågbildning skall vidare iakttagas,

*Samman-
koppling av
fordonen
i tåg.* 1) att alla fordonen i tåget skola med det undantag, som må föranledas av bestämmelsen i § 67 angående påskjutande lokomotiv, vara **sammankopplade** i enlighet med de föreskrifter, som särskilt utfärdas;

2) att fordon ej få insättas intill varandra i tåget, så vida ej **bufferthuvudenas mittpunkter** å vardera fordonet komma att **täckas av bufferthuvudena** å det andra;

*Fördelning
av beman-
nade broms-
vagnar.* 3) att **bemannade bromsvagnar** skola i möjligaste mån **jämt fördelas** i tåget, och att såsom sådana företrädesvis skola användas de tyngst lastade vagnarna;

*Genom-
gående
broms-
inrättning.* 4) att tåg med större tillåten hastighet än 60 kilometer i timmen skall vara försett med **genomgående bromsinrättning**, som kan sättas i verksamhet såväl från lokomotivförarens som ock medelst nödbroms från tågbefälhavarens och övriga tågpersonalens platser; skolande nödbromsen även vara tillgänglig för de resande;

5) att i tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning, jämväl skall finnas det antal med skruvbroms försedda vagnsaxlar, som erfordras vid en största tillåten hastighet av 60 kilometer i timmen;

Skruvbromsar i tåg med genomgående bromsinrättning.

6)*) att i tåg med större tillåten hastighet än 60 kilometer i timmen och försett delvis med genomgående bromsinrättning och delvis med skruvbromsar, den del av tåget, som kopplas efter den sista verksamma bromsen av den genomgående bromsinrättningen, icke får, där ej Styrelsen för särskilt fall medgivit undantag, hava mera än 6 vagnsaxlar, och att i tåg med en sådan sammansättning och en största tillåten hastighet av 60 kilometer eller därunder i den del av tåget, som kopplas efter den sista genomgångsbromsade vagnen, skall finnas så många bemannadeskruvbromsar, som om den vore ett särskilt tåg, dock att bromsaxlarne å den sista genomgångsbromsade vagnen räknas till den skruvbromsade delen av tåget;

Antal axlar, som ej kunna bromsas medelst genomgående bromsinrättning, i tåg med delvist dylik inrättning, delvis skruvbromsar.

7)***) att högst 6 obromsade axlar få följa efter den sista bromsade axeln i tåg med en största tillåtna hastighet av ej över 60 kilometer, högst 4 obromsade axlar i tåg med en största tillåtna hastig-

Antal obromsade axlar efter den sista bromsade axeln i tåg.

*) Stycket har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 1 och 7.

**) Stycket 7) har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

het av över 60 till och med 80 kilometer och högst 2 obromsade axlar i tåg med större hastighet än 80 kilometer, allt i timmen;

Skyddsvagn.

8)*) att i tåg, som framföres av lokomotiv, skall, där ej Styrelsen för lättare lokaltåg medgivit undantag, en vagn utan resande sättas såsom skyddsvagn framför den första vagnen med resande eller ock den främsta avdelningen av sistnämnda vagn vara avstängd för resande och fullständigt skild från den del av vagnen, som är upplåten för resande; skotande i tåg med större hastighet än 60 kilometer i timmen denna avdelning räcka minst 8 meter från vagnens främsta bufferthuvuden; dock skall iakttagas, att tjänstgörande järnvägs- och postpersonal, militärer i trupptåg och personer, vilka såsom vårdare åtfölja djur, icke uti ifrågavarande hänseende räknas såsom resande, och att tåg, sammansatt av ett tanklokomotiv jämte högst 10 vagnsaxlar och med en största tillåten hastighet av 55 kilometer eller därunder, får framföras utan skyddsvagn eller skyddsavdelning, utan att Styrelsen för särskilt fall medgivit sådant undantag, så vida tågets samtliga axlar, lokomotivs löpaxlar dock undantagna, äro försedda

*) Stycket 8 har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 5.

med tjänstbara genomgående bromsar, som kunna sättas i verksamhet såväl från lokomotivförarens plats som ock från samtliga vagnar av annan tågpersonnel och av resande;

9) att tvåaxlig vagn, vare sig en eller flera, icke får i tåg med större tillåten hastighet än 60 kilometer i timmen insättas mellan boggivagnar, därest icke såväl den eller de tvåaxliga vagnarna som boggivagnarna närmast på ömse sidor hava verksam genomgående bromsar.

*Tvåaxlig
vagns
insättande
mellan bog-
givagnar.*

9 ¹/₂) att i malmtåg högst en malmvagn må sättas efter i tåget medförda personvagnar;

*Personvagns
insättande i
malmtåg.*

ej utan särskilt tillstånd av trafikinspektören må medtagas i andra tåg än blandade tåg och godståg; att mellan öppen vagn med lättantändligt gods, vilken alltid skall vara täckt med presenning, och lokomotivet eller vagn med i bruk varande ångpanna för tågets uppvärmning alltid skall finnas minst 12 vagnsaxlar; och att vagn, lastad med tyngre gods av större längd, aldrig får insättas omedelbart invid vagn, avsedd för resande;

*gods av
större
längd.*

11) att vagn, vars last överskrider gällande lastprofil, icke må utan särskilt tillstånd av vederbörande bandirektör insättas i tåg;

*Vagn, vars
last över-
skrider last-
profil.*

*Vagn, vars
last skjuter
utanför
vagnsgav-
larna.*

12) att vagn, vars last skjuter utanför vagnsgavlarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopp-lande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller å lastat gods, skall fördes med erforderliga skyddsvagnar;

*Lokomotiv,
som fram-
forslas i tåg.*

13) att lokomotiv, som framforslas i tåg, skall vara kopplat omedelbart efter tåglokomotivet, så vitt icke annorlunda blivit av Styrelsen eller för särskilda fall av trafikinspektören bestämt;

*Snöplogs
användande
i tåg.*

14) att snöplog på egna hjul icke får tillkopplas framför tåg, som medför re-sande, varemot lokomotiv med fastskruvad snöplog må användas framför dylikt tåg. Plog av senare slaget må dock ej, därest dess höjd överskjuter lokomotivets buffertbalk, användas utan särskilt tillstånd av vederbörande baningenjör;

*Tillkopp-
lande av
snöplog och
skadat
lokomotiv
eller tender
sist i gods-
tåg.*

15) att snöplog på egna hjul, jämväl icke arbetande vingplog, må kunna på banbefälets, likasom skadat lokomotiv eller tender på maskinbefälets hos tra-fikinspektören framställda begäran tillkopplas sist i godståg — dock ej omedelbart efter vagn, avsedd för re-sande — därvid vingplog skall åtföljas av banvakt, som har sin plats på plogen och ansvarar för att plogvingarna hållas indragna och spårrensaren upplyftad;

*Spår-
rensare.*

*) 16) att godsvagn, å vilken spår-rensare är uppsatt, får utan särskilt med-givande kopplas sist i godståg och an-vändas till spårets rensning från snö, om nödig bevakningspersonal medföljer för spårrensarens skötsel ävensom att

*) Stycket har erhållit sin nuvarande lydelse ge-nom tillägg nr 10.

dylik vagn må efter medgivande av vederbörande trafikinspektör, och, när så är erforderligt, tillkopplas sist i person- eller blandat tåg, vars största tillåtna hastighet icke överstiger 60 km. i timmen;

17) och att beträffande vagn, lastad med explosiva ämnen eller eldfarliga oljor, de bestämmelser skola iakttagas, som i särskilda författningar finnas föreskrivna.

Vagn, lastad med explosiva ämnen eller eldfarliga oljor.

Anmärkning 1.

Å järnvägsvagnar monterade apparater för högtrycksimpregnering av sliprar få befordras endast i långsamt gående godståg. (Order B 1.)

Anmärkning 2.

Broprovningssvagnar skola vid transport i ordinarie tåg vara tomma. Transport får icke äga rum i tåg med större hastighet än högst 45 km. per timme. Om möjligt böra vagnarna vid transporten placeras sist i tåget.

När vagnarna transporteras med vatten i cisternerna, skall transporten verkställas i extratåg och med iakttagande av de bestämmelser, som vederbörande banbefäl i varje fall äger att utfärda. (Order B 1.)

Mom. 2. I arbetståg få lokomotiv och vagnar efter banbefälets beprövande insättas, oberoende av vad i mom. 1 härovan ävensom i § 67 är föreskrivet om tågbildning.

Arbetståg.

§ 67.

Mom. 1. Lokomotivet skall i regel hava sin plats **främst** i tåget och således **draga** detsamma.

Lokomotivs plats i tåg.

För tågs dragande få högst två lokomotiv användas. Begagnas två lokomotiv för tåg med genomgående bromsinrättning, skall densamma skötas från det främsta lokomotivet. Saknar emellertid detta apparat för genomgående broms och skall följaktligen den genomgående bromsinrättningen skötas från det andra lokomotivet, får tåget icke framföras med större hastighet än 60 kilometer i timmen.

Mom. 2. I följande fall må lokomotivet hava sin plats sist i tåget och således **skjuta** detsamma:

a) vid erforderlig backning med tåget;

b) i arbetståg, vartill även räknas snöplogståg, och i inspektionståg;

c) vid vagnars utförande till fabriks-, hamn- och lastspår;

d) då Styrelsen därom särskilt förordnar.

Vid skjutning enligt detta moment få högst två lokomotiv användas.

I de under b), c) och d) nämnda fall skall någon av tågpersonalen för erforderlig signalering taga plats å främsta vagnen eller gå framför tåget.

Mom. 3. I tåg med lokomotiv främst må till skjutning bakom tåget användas **ett** särskilt lokomotiv i följande fall:

a) vid tågs igångsättande på station;

b) vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar;

c) alltid i nödfall.

Det skjutande lokomotivet får icke vara sammankopplat med tåget, därest icke för särskilt fall annorlunda varder av distriktsförvaltningen bestämt.

§ 68.

Tåg skall vara bemannat med **tågpersonal**, bestående av **tågbefälhavare** och **lokomotivförare (motorförare)** och det antal **biträden**, som erfordras för tågets säkra och punktliga framförande. Å ensamt lokomotiv är dettas förare **tågbefälhavare**.

*Tågs be-
manning.*

§ 69.

Tågbefälhavaren skall utöva högsta befälet över den övriga tågpersonalen, så länge tåget befinner sig å linjen. Det åligger **tågbefälhavaren** tillse, att tåget är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat och bemannat, och ansvara för den signalering, som erfordras å tåget eller till skydd för å linjen stannat tåg.

*Tågbefäl-
havares och
lokomotiv-
förares ålig-
ganden.*

Lokomotivföraren ansvarar dock alltid för tågets säkra förande och rätta hastighet och för all signalering från lokomotivet ävensom för all kopp-ling mellan detsamma och det övriga tåget. Framföres tåget av två eller flera lokomotiv, åligger sagda ansvar föraren å det främsta lokomotivet, varför alltså föraren eller förarne å det eller de andra lokomotivens kola rätta sig efter den först-nämndes föreskrifter och anvisningar.

§ 70.

Ytterligare
dligganden
för tågbe-
fälvare.

Tågbefälvaren skall i allmänhet hava sin plats i någon av de sista med skruvbroms försedda vagnarna. I tåg med genomgående bromsinrättning skall han dock uppehålla sig i den del av tåget, som är försedd med sådan bromsinrättning. Tågbefälvaren skall hålla noggrann uppsikt över tåget, uppmärksamma de signaler, som givas från tåget, linjen och stationerna, och vid behov biträda med bromsning. Han får, då tåget stannat å linjen, ej nedstiga från tåget, förrän han åtskruvat bromsen i den vagn, där han skall hava sin plats.

Tågbefälvaren skall tillse, att den övriga tågpersonalen intager vederbörliga platser i tåget och noga åtlyder förekommande signaler.

Anm. Skulle vid ankomsten till någon station personalen där försumma sig, så att signal ej gives från stationen, skall tåget stanna före ankomsten till växeln, och tågbefälvaren förvissa sig, att växeln är rätt ställd och allt klart för tåget, innan detsamma får framgå. Skulle ej någon personal finnas tillstädes vid station, där tåg enligt tidtabell skall stanna, tager tågbefälvaren befälet å stationen och vidtager behöfliga åtgärder. (Order B 1).

§ 71.

Lokomotivs
och motor-
vagns
bemanning.

Ånglokomotiv skall vara bemannat med en förare och en eldare och annat lokomotiv med en förare och ett biträde, så vida icke i särskilda fall, där lokomo-

tivets skötsel icke ovillkorligen kräver två personer, Styrelsen, med hänsyn därtill att sådan förbindelse finnes mellan lokomotivet och övriga delen av tåget, att annan av tågpersonalen lätt kan under tågets gång komma föraren till hjälp eller intaga hans plats, medger lokomotivets bemanning med endast förare.

Finnes å motorvagn sådan förbindelse mellan maskinrummet och övriga delen av tåget, som nyss är nämnd, eller kan från annan plats än maskinrummet maskinen stoppas och vagnen bromsas av tågpersonalen, må motorvagn för maskinens skötande bemannas med endast förare; i annat fall skall å motorvagn finnas jämväl ett biträde åt föraren.

Föraren skall i regel hava sin plats på lokomotivets eller motorvagnens vänstra sida i farriktningen. Lokomotivpersonalen skall noga aktgiva på signaler, därvid under tågets gång föraren skall hava sin uppmärksamhet riktad huvudsakligen framåt och eldaren eller biträdet sin huvudsakligen bakåt.

När lokomotiv eller motorvagn är i tjänst, få ej förare och eldare (biträde) på en gång avlägsna sig därifrån, utan skall endera alltid uppehålla sig på eller tätt invid lokomotivet eller motorvagnen. Finnes å lokomotiv eller motorvagn endast förare, får denne icke avlägsna sig

därifrån, förr än han dragit försorg om, att annan person blivit beordrad att bevaka lokomotivet eller motorvagnen.

§ 72.

Rätt att taga
plats å loko-
motiv eller i
motorvagns
maskinrum.

Utan tillstånd av vederbörande maskindirektör får ingen taga plats å lokomotiv eller i motorvagns maskinrum, med mindre sådant är för utövning av hans tjänst erforderligt.

§ 73.*)

Tågs avgång
från station.
hållplats
eller last-
plats.

Förare får icke avgå med tåg från station eller annan plats, där avgångssignal skall enligt § 52 givas åt tåget, förrän dylik signal mottagits.

Förare får icke efterkomma given avgångssignal vid station, där tåget enligt tidtabellen eller särskild order skall möta annat tåg, med mindre sistnämnda tåg inkommit eller behörig order om ändring av mötet mottagits.

Föraren kan förvissa sig härom genom iakttagande av det mötande tåget, genom muntlig förfrågan hos stationsföreståndaren eller, om ej något av nämnda sätt kan användas, genom att efter givande av signalen: »Har mötande tåg inkommit?» erhålla klartsignal från stationsföreståndaren.

Sedan tåg avgått, skall det, därest hinder ej möter, oavbrutet framgå till nästa plats, där uppehåll skall göras.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

§ 74.*)

Mom. 1. Tågs hastighet får aldrig överskrida de gränser, som äro bestämda:

*Tågs
hastighet.*

a) för den bandel, varå tåget framgår,

b) för det lokomotiv, som framför tåget, eller, om flera lokomotiv framföra tåget, för något av dessa, och

c) för tåget självt på grund av dess sammansättning.

I varje fall skall den minsta av de hastigheter, som framgå av dessa föreskrifter, tillämpas.

*) I mom. 2 har stycket b) erhållit sin nuvarande lydelse enligt tillägg nr 2 och stycket f) tillkommit enligt tillägg nr 9.

Mom. 2. Under förutsättning att de i mom. 1 meddelade föreskrifter iakttagas, skall **största tillåtna hastigheten** utgöra:

a) för **snälltåg och persontåg**:

utan genomgående

bromsinrättning ... 60 km. i timmen;

med genomgående

bromsinrättning ... 90 km. i timmen,

dock må, efter prövning av Styrelsen, större hastighet för särskilda fall kunna medgivas;

*) b) för **blandade tåg**, och

för tåg, som drages av två lokomotiv med tenderarna kopplade mot varandra..... 60 km. i timmen;

c) för **godståg** 50 km. i timmen;

dock må, efter prövning av Styrelsen, större hastighet för särskilda fall kunna medgivas;

d) för **arbetståg**, var-

till även räknas

snöplogståg, för tåg,

som drages av lokomo-

motiv med tendern

före, och för **ensamt**

lokomotiv med ten-

dern före 40 km. i timmen;

e) för tåg, som **skju-**

tes av lokomotiv,

vare sig annat loko-

motiv finnes främst

i tåget eller ej 30 » » »

*) Stycket har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 2.

Mom. 3. Vid uppgörande av tidtabell skall såsom **grundhastighet** i regel användas en hastighet, som med minst 10 kilometer understiger den för det ifrågavarande tåget fastställda största hastigheten.

Mom. 4. Den största tillåtna hastigheten i lutningar och kurvor å banan är:

a) vid gång utför **lutning** av mer än 1000 meters längd:

om högst 10	: 1000 (1 : 100)	.....	90 km. i timmen
" "	12 : 1000 (1 : 83)	.....	80 " " "
" "	12,5 : 1000 (1 : 80)	.....	80 " " "
" "	14 : 1000 (1 : 71)	.....	70 " " "
" "	16 : 1000 (1 : 62)	.....	60 " " "
" "	18 : 1000 (1 : 56)	.....	55 " " "
" "	20 : 1000 (1 : 50)	.....	50 " " "
" "	25 : 1000 (1 : 40)	.....	40 " " "

~~Återfinnes icke i tabellen ett visst lutningsförhållande, skall den i tabellen angivna närmast större lutningen vara bestämmande för hastigheten.~~

Lutningsförhållandet bestämmes på samma sätt, som föreskrives i § 65 mom. 1.

b) Vid gång i kurva:

med radie om minst 600 m.	.....	90 km. i timmen.
" " därunder intill 500 m.	.....	80 " " "
" " " " 400 "	.....	75 " " "
" " " " 300 "	.....	60 " " "
" " " " 250 "	.....	50 " " "

Vid gång utför **lutning** i kurva är den mindre av de hastigheter, som framgå av dessa föreskrifter, den största tillåtna.

*) *Mom. 5.* Tåg får icke framföras i växelkurva eller mot spetsarna av en växel,

*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 6.

som icke är förreglad, med större hastighet än 40 kilometer i timmen.

För **svängbro** skall vederbörande distriktsförvaltning meddela föreskrift rörande den största hastighet, som för tågs framförande får användas; dock må denna hastighet under seglationstiden ej överstiga 40 kilometer i timmen.

Mom. 6. Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är försett med huvudsignal, får hastigheten icke vara större, än att, om nämnda signalinrättning fortfarande bibehålles till stopp, tåget kan stanna enligt signalordningens föreskrift.

Mom. 7. Vid ingående å station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, får hastigheten icke vara större än att tåget kan skyndsamt stanna, då stoppsignal gives.

Mom. 8. När varsamhetssignal angiver, att å viss del av banan mindre hastighet än den i allmänhet tillåtna av omständigheterna påkallas, får hastigheten, så vida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, icke överstiga 20 kilometer i timmen.

Anm. Lokomotiv i växlingstjänst får ej framföras med större hastighet än 30 kilometer i timmen.

§ 75.*)

Mom. 1. Tåg skall stanna ej endast då stoppsignal gives, utan även då tåget *Skyldighet för tåg att stanna.*

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 7 och 8.

ankommer till station eller annat ställe, som skall vara skyddat av huvudsignal, men signal från nämnda signalinrättning antingen **helt och hållet saknas**, eller till följd av dimma, snöyra eller annan orsak är **otydlig**, eller **visar annan tågväg** än den i tjänstgöringstidtabellen angivna, utan att lokomotivföraren erhållit särskilt meddelande därom, på sätt i § 41 sägs, eller ock, därest meddelande om förändrad tågväg lämnats, **visar annan tågväg** än den i meddelandet angivna.

Mom. 2. Tåg, som skall göra uppehåll å station, skall, oavsett hur uppehållet kungjorts för tågpersonalen, efter införandet å stationen stanna före ankomsten till hinderpålen vid utfartsväxeln eller till det ställe, där i Signalordningen § 18, mom. 4, fastställt **slutmärke** anbragts för att angiva infartsvägens slut.

Därest i Signalordningen § 18, mom. 4, fastställt **uppehållsmärke** är uppsatt å station, där tåg skall göra i tjänstgöringstidtabellen angivet ovillkorligt uppehåll, skall sådant tåg därstädes stanna med lokomotivets främst varande del vid nämnda märke.

Mom. 3. Utan hinder av denna paragrafs, dels i mom. 1 — i fråga om in- eller utfartssignal, med vilken behörig körsignal icke gives — och dels i mom. 2 meddelade föreskrifter må

lokomotivförare, på signalgivares besked om orsak och det ställe, dit tåget skall förflyttas, jämte av denne given signal till växlingsrörelse, föra tåg vidare till uppgivet ställe.

Mom. 4. Har tåg stoppats medelst infartssignal vid station, där det icke skall göra uppehåll enligt tidtabell, skall det, när körsignal därefter visas, ingå med försiktighet och så långsamt, att det kan skyndsamt stanna, om stoppsignal gives. Denna bestämmelse gäller icke, såvida avgångssignal erhålles och utfartssignal, där sådan finnes, samtidigt visar »kör».

§ 76.

Bromsning skall verkställas, då fara *Bromsning.* är för handen, även om lokomotivförarens signal därtill icke förnummits.

Så snart bromsning icke längre är behövlig, skola bromsarna genast lossas.

Har tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkställts av lokomotivpersonalen, får detsamma ej fortsätta, förr än tågbefälhavaren förvissat sig om orsaken till bromsningen och givit lokomotivföraren avgångssignal. Kan giltig orsak till bromsningen ej påvisas, skall tågbefälhavaren anmäla saken till föreståndaren å den station, vid vilken tåget sedermera först gör uppehåll.

§ 77.

Arbetståg.

Mom. 1. **Arbetståg** anordnas av trafikinspektör på rekvisition av behörigt banbefäl sålunda, att hela den ifrågakommande bansträckan eller å dubbelspårig bana det ena spåret ävensom ett genomgångsspår å tillhörande station eller stationer ställes till banavdelningens uteslutande förfogande.

Mom. 2. Arbetståg får inom det anvisade området fritt röra sig fram och åter och till- och avkoppla vagnar utan anbringande av i § 19 föreskrivna signaler för tåg, men får ej ingå till station utan att tågchefhavaren förvissat sig om, att hinder därför icke förefinnes.

§ 78.

*Tåg, som
nödgas
stanna å lin-
jen utan att
kunna utan
dröjsmål
fortsätta.*

Mom. 1. **Nödgas tåg stanna å linjen,** och är det synbarligen ur stånd att utan dröjsmål fortsätta, skola genom tågchefhavarens försorg stoppsignaler genast anordnas, såsom i § 18 är föreskrivet.

Är orsaken till tågets uppehåll undanröjd, indragas de utsatta stoppsignalerna och tåget föres vidare.

Mom. 2. **Kan tåget ej föras framåt utan endast tillbaka,** må, så vida lokomotivföraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas, därvid en signalgivare, visande stoppsignal, sändes före

tåget, som sakta följer efter på ett avstånd av omkring 600 meter under upprepade signaler »tåg kommer» med ångvisslan. Tåget får dock **icke föras förbi huvudsignal**, förrän tågchefhavaren av där tjänstgörande signalkarl erhållit besked, att, så vitt han vet, intet hinder förefinnes. Tillhör huvudsignalen blockpost, skall, innan tåget får föras vidare, order inhämtas från den blockpost eller station, som ligger närmast den ifrågavarande blockposten i den riktning, vari tåget föres.

Mom. 3. **Kan tåget varken föras framåt eller tillbaka**, skall tågchefhavaren underrätta **lättast åtkomliga station** om förhållandet med begäran om hjälp. Denna begäran skall framställas antingen skriftligen eller ock medelst telegraf eller telefon och innehålla uppgift om det ställe, där tåget står, missödetts beskaffenhet och den hjälp, som erfordras.

Begäran om hjälplokomotiv får under inga förhållanden framställas vid mer än en station.

Befinnes tåg, som stannat å linjen och för vilket hjälplokomotiv begärts, **kunna fortsätta, innan hjälplokomotivet anlant**, får tåget likväl icke sättas i gång, förrän tågchefhavaren anmält förhållandet till den station, vid vilken hjälplokomotivet begärts, och därifrån

erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Skall tåget **backa**, vidtagas de i mom. 2 föreskrivna åtgärder.

Mom. 4. Har tåg stannat å linjen **endast för att genom backning och ny fart** åter kunna komma fram, må, så vida lokomotivföraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget utan utsättande av signaler sakta föras tillbaka högst 1000 meter, dock aldrig förbi huvudsignal utan att iakttaga föreskrifterna i mom. 2.

§ 79.

*Vagnar,
kvarlämnade av tåg,
som stannat
å linjen.*

Måste vagnar kvarlämnas av tåg, som stannat å linjen, skall tågchefen, innan den del av tåget, som kan fortsätta, åter sättes i gång, tillse, att de kvarlämnade vagnarna säkert bromsas eller förstängas. Vidare åligger honom föranstalta därom, att föreskriven signalering verkställes och att de kvarlämnade vagnarna bliva på lämpligt sätt bevakade. De i §§ 23 och 24 av signalordningen omförmälda signaler till betecknande av slutet av tåg få icke anbringas å den tågdel, som fortsätter. Chefen å nämnda tågdel skall inberätta händelsen till föreståndaren å nästa station ävensom till signalkarlarna vid alla huvudsignaler på vägen mellan de kvarlämnade vagnarna och

stationen, däruti även inberäknad stationens egen infartssignal åt detta håll.

Stationsföreståndaren skall genast underrätta stationen på andra sidan om de kvarlämnade vagnarna om hindret å linjen och utan dröjsmål vidtaga åtgärder för vagnarnas införande till endera stationen.

§ 80.

Mom. 1. Om vagnar gå loss å linjen från tåg, vars lokomotiv drager vagnarna, får, **under natten och i tät dimma**, försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarna och stoppsignal för sådant ändamål således icke heller givas av vare sig tåg- eller banpersonal, utan skall tåget fortsätta till nästa station, varvid lokomotivföraren har att göra motsvarande anmälan till stationsföreståndare och signalkarlar, som i § 79 är föreskrivet för å linjen kvarlämnade vagnar, vad anmälan till signalkarl beträffar dock endast under förutsättning att sådan kan ske, utan att genom tågets stannande fara för sammanstötning med de lossgångna vagnarna uppkommer.

Vagnar, som gått loss å linjen från tåg.

Icke heller **under dagen** får försök göras att till tåg åter tillkoppla lossgångna vagnar, och stoppsignal för sådant ändamål således icke givas, så vitt icke med säkerhet är känt, att vagnarna stå stilla.

I fråga om de lossgångna vagnarna vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrivna i § 79 för å linjen kvarlämnade vagnar.

Mom. 2. Om vagnar gå loss å linjen från tåg, vars lokomotiv skjuter vagnarna, skall tåget under alla förhållanden stanna och de lossgångna vagnarna, så vitt möjligt, stoppas för att därefter tillkopplas. I dylika fall skall stoppsignal givas av den, som upptäckt, att vagnarna gått loss.

§ 81.

Eldsvåda å tåg.

Uppkommer eldsvåda å tåg, skall detta ovillkorligen stanna, och den vagn, som råkat i brand, genast skiljas från de övriga, och signalering anordnas, såsom i § 18 är föreskrivet.

§ 82.*)

Urspårning av tåg eller annan olyckshändelse.

Mom. 1. Inträffar å banan urspårning av tåg eller annan olyckshändelse av den beskaffenhet, att tåg icke kan fortsätta, och är avsevärd skada skedd eller fara till liv eller lem för handen, så att skyndsamt hjälp kräves, skola vederbörliga signaler utsättas, ilbud avsändas åt båda hållen för att tillkalla banpersonal och banarbetare, samt banmästaren fortast möjligt underrättas om olyckshändelsen och dess huvudsakliga beskaffenhet. Banmästaren skall skyndsamt begiva sig till olycksplatsen och där vidtaga de åtgärder, som på honom kunna ankomma.

Dessutom skall förhållandet fortast möjligt inberättas till närmaste station, som har att meddela linjebefälet under rättelse därom.

*) Mom. 2 har tillkommit genom tillägg nr 10.

I livsfara varande eller skadade människor skola först bispringas och bemödandet därefter avse att göra banan klar för fortsatt trafik.

Mom. 2. Iakttages under tågs färd hinder för annat tåg att framgå, skall tågbefälhavaren anmäla förhållandet till närmaste plats i tågets väg med tåganmälan eller till blockpost. Har tåget ej uppehåll därstädes, skall det för ändamålet stoppas.

§ 83.

Måste tåg utsändas utan att förut vara för banbevakningspersonalen bekantgjort, eller utsändes tåg, utan att i § 55 stadgad tåganmälan kunnat ske, skall tåget framföras med synnerlig uppmärksamhet och med en hastighet av högst 40 kilometer i timmen, varjämte lokomotivföraren vid vägövergångar och andra ställen å banan, där fara företrädesvis kan vara för handen, skall signalera »tåg kommer».

Särskilda fall, då tåg skall framföras med synnerlig uppmärksamhet och minskad hastighet.

Å rak sträcka med obehindrad utsikt må hastigheten uti ifrågavarande fall kunna ökas till 60 kilometer i timmen.

§ 84.

Har tåg stannat å linjen för annan stoppsignal än den, som givits från huvudsignal, och är den, som ansvarar för signalen, icke tillstädes för att giva upplysning om anledningen till densamma, må tågbefälhavaren, ifall han efter undersökning icke finner

Tåg stannat å linjen för stoppsignal annorledes än från huvudsignal och den, som ansvarar för signalen, ej tillstädes.

någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i § 78 mom. 2 föreskrives. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått 2 kilometer, må lokomotivföraren, under iakttagande av synnerlig uppmärksamhet å banan, åter framföra tåget med den i tidtabellen föreskrivna hastigheten.
