

son medfölja å hjälptåget för att från detta företaga avsyning. Hjälptåget skall då framföras med försiktighet.

Mom. 7. När fordon med uppfälld strömvagn måste stoppas å elektrifierad linje för avvärjande av överhängande fara, skall kontaktledningen för vederbörande sträcka göras spänningslös, vilket skall ske

E å station, där anordning för automatisk nödutlösning finnes, genom intryckning av vederbörlig tryckknapp samt

å annan station och å plats på linjen genom telefonpåringning till driftcentral med begäran om nödurkoppling.

allt enl. anvisningar på anslag (form. 276), vilka genom föranstaltande av eiö skola finnas uppsatta på alla stationer vid elektrifierade banor.

Anm. Ang. åtgärder från förarens sida, när kontaktledning blir spänningslös, se str 27, Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal.

C. Undantagsbestämmelser.

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

Allmänna föreskrifter.

§ 86.

Bestämmelsernas tillämplighet. För tågs framförande över obebakade driftplatser — undantagandes automatiska blockposter, hållplatser och (under seglationstiden) rörliga broar — skola efterföljande undantag från de för tågrörelse i allmänhet gällande bestämmelserna lända till efterrättelse, så vitt ej styrelsen för särskilt fall annat bestämt.

§ 87.

Befogenhet att bestämma ang. driftplatsbevakning. Besiktning.

Ti skall i samråd med biö och siiö bestämma. huru- |
vida viss driftplats, sedan vid gemensam besiktning
av platsen konstaterats att anordningarna där äro så-

dana att de fylla fordringarna enl. § 89, får lämnas obebakad för tåg. Över besiktningen skall upprättas protokoll.

§ 88.

Mom. 1. Ti äger bestämma, för vilka tåg bevakning vid plats enl. § 87 normalt ej behöver förekomma.

Anm. Förestående bestämmelser fråntaga ej tkl rätten att i vissa fall anordna hjälptåg eller återgående pålok över obebakad driftplats å stationssträcka.

Ordergivningsstation skall å form. S 3 göra anteckning ang. i tidtabellen för ett tåg intagen föreskrift om bevakningsskyldighet å viss driftplats på grund av annat tågs anordnande eller inställande.

Mom. 2. Med ändring av bestämmelse i tidtabellen för ett tåg kan bevakning för tåget vid viss driftplats antingen anordnas genom order av tl eller, vid försening, genom beslut av txp å platsen eller ock bortfalla genom order av tl. Ifråga om underrättelser härom gälla samma bestämmelser som för tåganmälningsskyldighet enl. § 60, första stycket. Skall vid anordnande av bevakning å driftplats enl. förestående denna även ha tåganmälningsskyldighet, anges i ordern resp. underrättelsen endast att driftplatsen skall vara tåganmälningssstation (se form. S 11).

Anm. Ang. tåganmälningsskyldighet när möte eller förbigång tillkommit å obebakad station och lämnande av underrättelser därvid, se § 59: 2.

Har underrättelse ang. bevakning, som tillkommit å driftplats för visst tåg på i föregående stycke nämnt sätt, ej lämnats tbfh och lokps å en föregående station, skall körsignal med infartssignalen visas först efter det signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket; underrättelse angående inträdd tåganmälningsskyldighet behöver lämnas tbfh och lokps å tåget blott om detta gör uppehåll å stationen. Finnes ifråga om genomfartståg och tåg med behovsuppehåll hinder för avgången, skola bestämmelserna i § 74 tillämpas.

§ 89.

Mom. 1. Då en station är obebakad, får tåg framgå endast å viss av ti på förhand bestämd tågväg, i regel huvudtågväg.

Mom. 2. Anordningarna å driftplats, som får lämnas obebakad, skola vara sådana, att vid uppställning

*Fordons
avstäl-
lande.
Växlars
och spår-
spärrars
förregling
eller
lösning.*

av fordon dessa kunna medelst spårspärr eller skyddsväxel hindras att inkomma i det spår, varå tåg skall framgå. Om grusgropsspår, industrispår eller anslutande bispår eller huvudspår finnes, skall spårspärr eller skyddsväxel vara anordnad, varigenom fordon kunna hindras att från nämnda spår inkomma i det spår, varå tåg skall framgå.

Mom. 3. Växlarna i spår, varå tåg skall framgå, samt sådant spår skyddande spårspärrar och skyddsväxlar skola, såvida de ej äro förreglingsbara, vara försedda med kontrollås, så anordnade, att nyckeln kan urtagas endast då växeln resp. spårspärren intager det för tågvägen avsedda läget.

Därest kontrollås vid ej förreglingsbar växel eller spårspärr ej är av typ K16, skall låsets nyckel vara på det sätt beroende av ett kontrollås av denna typ, att densamma ej är åtkomlig för användning utan att K16-låset upplåsts. Sådant K16-lås kan utgöras antingen av centrallås, vari nycklarna till samtliga övriga lås insättas och fastlåsas, eller ock av dubbelt kontrollås, vilket, samtidigt med att detsamma låser växel eller spårspärr, även fastlåser nyckeln till ett annat lås, som, när låsens antal så kräver, i sin tur på samma sätt fastlåser nyckeln till ett tredje lås o. s. v.

Anm. Ang. undantag för ständigt obehärad driftplats, se § 93:1.

Mom. 4. Växel eller spårspärr, som förreglas genom förreglingshjul i signalledning och ej samtidigt är anknuten till ställverket genom annan anordning (växel-vev, förreglingsvev o. d.), skall låsas medelst kontrollås på sätt i mom. 3, första stycket, sagts.

Mom. 5. Å driftplats med förreglingsbara växlar och spårspärrar, där tågvägsspärr, tågväglås eller elektrisk tågvägsförregling ej finnes anordnad, skola förreglingsanordningarna utom genom huvudsignalens ställande till kör kunna låsas medelst ett särskilt kontrollås av typ K16.

Anm. Ang. undantag för ständigt obehärad driftplats, se § 93:1.

Mom. 6. Huvudsignal, förbi vilken tåg skall framgå, skall normalt visa körsignal, om ej ti i samråd |

med siiiö annat föreskrivit på grund av signalens beroende av vägbommar e. d. Huvudsignal får ej vara fastlåst i körställning utan skall när som helst kunna återställas till stopp.

§ 90.

Mom. 1. Nyckel till i § 89: 3, andra stycket, och § 89: 5 omnämnt särskilt kontrollås av typ K16 <sup>Kontroll-
låsnnycklars</sup> be- och reserv-
nämnes huvudnyckel. Huvudnycklar skola av ti mot <sup>nycklars
förvarande.</sup> kvitto efter behov utlämnas till viss driftplats, dock ej till ständigt obehvakad driftplats.

Mom. 2. Huvudnyckel, som utlämnats till viss driftplats, får handhavas endast av txp personligen. Dylik nyckel får utlämnas till annan person endast i den ordning i § 93: 2 föreskrives.

Mom. 3. Om huvudnyckel förkommit, skall skriftlig anmälan därom ofördröjligen avlåtas till ti av den, som är ansvarig för nyckeln.

Mom. 4. Till varje särskilt av i § 89: 3, 4 och 5 omnämnda kontrollås får endast en nyckel finnas i bruk.

Mom. 5. Erforderliga reservnycklar till kontrollås — i regel ej mer än en av varje nyckeltyp — skola under ti plombering förvaras vid av denne bestämd driftplats; dock få reservnycklar ej finnas å driftplats, som ständigt är obehvakad för tåg. Då plombering av reservnyckel brutits, skall detta snarast anmälas till ti och nyckeln genast efter användningen provisoriskt plomberas; ti skall verkställa omplombering, så snart lämpligen kan ske.

Mom. 6. Ti skall föra förteckning över å sektionen befintliga huvudnycklar och reservnycklar. Av förteckningen skall framgå, till vilka driftplatser resp. nycklar blivit utlämnade. Huvudnycklarna skola vara numrerade i löpande följd.

Mom. 7. Har huvudnyckel eller annan nyckel till i § 89: 3, 4 och 5 nämnt kontrollås åtkommit på annat sätt än enl. bestämmelserna i denna § eller § 93, skall densamma snarast möjligt insändas till ti (jfr även § 100: 13—16).

Till kontrollås, som ovan sagts, får ej användas annan nyckel än sådan, som utlämnats av ti enl. bestämmelserna i denna §.

§ 91.

Hastighet. Mom. 1. Vid driftplatser med vederbörligen godkänd växel- och signalsäkerhetsanläggning, omfattande samtliga i vederbörande tågväg befintliga motväxlar samt ifrågakommande skyddsväxlar och spårspärrar, få tåg framföras med samma hastighet, som om driftplatsen vore bevakad.

Mom. 2. Vid driftplats, där växlarna och spårspärrarna ej äro förreglade utan endast låsta medelst kontrollås enl. § 89: 3, skall största tillåtna hastigheten utgöra 40 km/tim, såvitt ej ti i samråd med biö och siiö bestämt en lägre maximihastighet.

Mom. 3. Har lokps mottagit underrättelse, att föreskriven anmälan »fri genomfart» (jfr § 95: 4) uteblivit från driftplats, som skall vara obevakad för tåget, får detta, om infartssignalen vid driftplatsen och i förekommande fall även utfartssignalen visar körsignal, framföras förbi platsen under iakttagande av att hastigheten genom densamma ej får överstiga 20 km/tim. Hastigheten skall om behövt ytterligare nedbringas så att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt eftersom de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri; kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall tåget för ändamålet stoppas. Visas däremot stoppsignal från för tåget gällande huvudsignal vid platsen, äga bestämmelserna i § 92: 1 tillämpning.

Vad här sagts gäller även vid tågs framförande förbi obevakad driftplats, när lokps enl. § 94: 2, sista stycket, erhållit underrättelse, att lykta i huvudsignal vid platsen ej kunnat tändas. Vare sig dylik underrättelse erhållits eller ej, behöva dock beträffande semafor, vars lykta ej är tänd, försiktighetsåtgärderna ifråga ej vidtagas, när lokps iakttagit, att semaforen visar körsignal med vinge (vingar, då sidotågväg är bestämd) och underrättelse ej mottagits om att anmälan »fri genomfart» från platsen uteblivit.

§ 92.

Mom. 1. Om körsignal ej visas med infartssignalen vid tågs ankomst till driftplats, som skall vara obehäskad för tåget, och sådan signal ej heller enl. § 88: 2, andra stycket, visas efter det signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket, skall, innan tåget införes å platsen, föraren utan dröjsmål antingen själv eller genom biträdet inne på densamma efterse om någon tjänstehavare finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken till att körsignal ej visats. Har infartssignalen visat körsignal och tåget därför utan att här angivna åtgärder vidtagits införts å platsen men stoppats framför utfartssignal, emedan denna ej visar körsignal, skall tbfh göra efterforskning enl. vad nyss sagts. Påträffas vid förarens resp. tbfh efterforskning ingen, som kan lämna upplysning, som ovan nämnts, får tåget föras vidare under iakttagande av bestämmelserna i § 91: 3, varvid, om tåget stannat inne på platsen, avgångssignal skall givas av tbfh. Särskild uppmärksamhet skall därefter ägnas åt banan (jfr § 72: 12, anm. 2) och försiktighet iakttagas, tills nästa behäskade driftplats med huvudsignal uppnåtts. Å linjen befintliga växlar, vid vilka huvudsignal saknas, få därvid ej passeras med större hastighet än att föraren kan tillräckligt tidigt stoppa tåget, om växel skulle ligga i oriktigt läge eller huvudspåret ej skulle vara hinderfritt.

Åtgärder, då körsignal ej visats.

Vad i föregående stycke sagts gäller ej ifråga om obehäskad station vid bandel med automatisk linjeblockering; bestämmelser för sådan bandel återfinnas i tidtabellsboken (jfr även § 72: 13).

Anm. Ang. åtgärder, då genomfartstågsväg å obehäskad station är ofarbar, se § 31.

Mom. 2. Oregelmsigheter av i mom. 1 angivna slag å driftplats, där behäskning ej inträtt enl. § 88: 2, andra stycket, skola av föraren anmälas till tpx å närmaste station, där tåget har fast uppehåll. Denne skall ombesörja, att lokps å annat tåg, som skall framgå förbi platsen, under det att denna är obehäskad, underrättas om förhållandet å form. S 10. Förare å

sådant tåg skall förfara enl. mom. 1 ovan; dock erfordras ej särskild försiktighet, sedan driftplatsen ifråga passerats, om ej så kräves med hänsyn till automatisk vägsignalanläggning, vars funktion enl. tidtabellsbokens uppgift om vägkorsningar beror av huvudsignal vid driftplatsen.

Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som är obevakad för samtliga tåg (= ständigt obevakad driftplats).

§ 93.

Huvud-
nyckels
utlämnande
m. m.

Mom. 1. Driftplats, som ständigt är obevakad för tåg, skall vara försedd med kontrollås K16 enl. § 89: 3, andra stycket, eller § 89: 5, såvida ej växlarna i stället kunna låsas genom blockering från de båda närmaste å ömse sidor om platsen belägna stationerna.

Huvudnyckel skall enl. ti bestämmande förvaras å endera eller å de båda närmaste stationerna å ömse sidor om driftplatsen. Nyckeln skall förvaras å ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

Mom. 2. Huvudnyckel, som förvaras å station, må av txp mot kvitto tillfälligtvis utlämnas till tbfh, bm, signalreparatör eller tillsyningsman. Txp, som utlämnat nyckeln, skall därvid snarast möjligt ombestyrta hinderanmälan. Hinderanmälan må återkallas först sedan nyckeln återlämnats till endera stationen och den, som innehaft nyckeln, förklarat att hinder ej möter för tågs framförande förbi den obevakade driftplatsen.

Hinderanmälan behöver ej utväxlas i sådana fall, då vederbörliga växlar och spårspärrar äro från närmaste stationer å ömse sidor låsta genom blockering, varvid enl. mom. 1 låsning medelst huvudnyckel ej erfordras.

Mom. 3. Envar, till vilken nyckel utlämnats enl. mom. 2 och som utfört växling eller av annan anledning frigjort växel eller spårspärr vid ständigt obevakad driftplats, skall, innan han lämnar driftplatsen, tillse, att allt är klart för tågs framförande och att huvudnyckeln medföres därifrån eller att å blockfält erhållet medgivande för växlarnas omläggning vederbörligen återges. Huvudnyckel, som utlämnats av sta-

tion på sätt i mom. 2 sagts, skall efter användningen snarast möjligt återlämnas till endera av de båda närmast å omse sidor om driftplatsen belägna stationerna.

Mom. 4. Har huvudnyckel blivit återlämnad till annan station än den, som utlämnat nyckeln, skall denna, om ti ej annat föreskrivit, återsändas med första tåglägenhet. Om nyckeln ej skall användas av tbfh å detta tåg, skall den sändas i sluten rekommenderad tjänsteförsändelse. Då nyckeln återkommit till hemstationen, skall denna därom underrätta den avsändande stationen.

Mom. 5. Ti skall efter samråd med vederbörande biö utfärda bestämmelser ang. inspektion enl. § 45 å ständigt obevakad driftplats.

Anm. Dylik inspektion kan lämpligen åläggas bm och sträckvakt i samband med den dagliga inspektionen av banan (jfr ock str 12, Banbevakningsordning).

Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg.

§ 94.

Mom. 1. Vid driftplats, som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg, skall tpx kort innan bevakningen upphör utföra inspektion av det spår, varå tåg skall framgå, medan driftplatsen är obevakad, för att utröna att intet hinder för tågs framförande finnes. Vid denna inspektion skall, förutom vad som finnes bestämt i § 55: 3, särskilt tillses:

Åtgärder innan bevakning upphör.

att samtliga å driftplatsen befintliga fordon äro uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att sådana åtgärder äro vidtagna, att fordonen ej kunna komma i drift (jfr § 45: 2),

att vattenkranar, lyftkranar o. d. äro låsta, så att desamma ej kunna hindra tågrörelsen,

att växlar i tågvägen (huvudspåret, då fråga är om driftplats å linjen), skyddsväxlar och spårspärrar, som ej äro förreglingsbara, blivit låsta medelst därför avsedda kontrollås och att nycklarna till dessa kontrollås blivit fastlåsta i kontrollås K 16*) (se § 89: 3),

*) Nyckeln till K 16-låset skall inläggas å ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

att i signalledning förreglade växlar och spårspärrar, som enl. § 89: 4 skola låsas medelst kontrollås, blivit vederbörligen låsta,*)

att tågvägsspärr, tågvägslås, elektrisk tågvägsförregling eller i § 89: 5 föreskrivet särskilt kontrollås intager spärrande ställning,*)

att anordningar för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar äro fränkopplade och låsta,

att föreskrivna åtgärder blivit vidtagna beträffande å driftplatsen förekommande vägkorsningar, varvid, om platsen skall vara obevakad för tåg, som skall framgå under tid, då nattsignaler skola användas, bomsignallyktor vid vägkorsning, vars manövereringsanordningar i regel handhavas av stationspersonal, skola tändas redan då driftplatsen lämnas obevakad,

att föreskrivna åtgärder beträffande omkoppling av linjeblockanordningar eller andra elektriska ställverksanordningar blivit vidtagna.

Mom. 2. Vederbörliga huvudsignaler skola därefter ställas till kör, varvid, om mer än en infartssignal skall ställas till kör, beroendet mellan omställningsanordningarna till dessa signaler, om så erfordras, undanröjes medest därför avsedd anordning. Det skall tillses, att huvudsignalerna visa riktig, tydlig och fullständig körsignal.

Om tåg skall befara driftplatsen endast i en riktning, skola å enkelspår ändock huvudsignalerna i båda riktningarna ställas till kör. Dock behöver semaforlykta hållas tänd endast i för tåget gällande semafor och endast om nattsignal erfordras.

Om lykta i huvudsignal ej kan tändas, skall anmälan därom avlåtas samtidigt med anmälan »fri genomfart» enl. mom. 3. Hjälpssignalmedel skall ej anbringas. Lokps å varje berört tåg skall härom underättas å form. S 10.

Mom. 3. Sedan i mom. 1 och 2 föreskrivna åtgärder vidtagits, skall txp anmäla: vid driftplats å enkelspårig bandel »*Fri genomfart i NN*» (driftplatsens namn) och vid driftplats å dubbelspårig bandel »*Fri genomfart i NN å båda huvudspåren*» resp. »*å upp-*

*) Nyckel, som ej blir fastlåst, skall inläggas å ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

spåret (nedspåret)» till närmast å ömse sidor om driftplatsen ifråga belägna stationer, som utväxla tåganmälan för det först framgående tåget eller å dubbel-spår för det å resp. huvudspår först framgående tåget. Denna anmälan skall åtföljas av tpx namn och införas i tågtidjournalen. Efter avlåtandet av nyss-nämnda anmälan får bevakningen vid driftplatsen upphöra.

Anmälan »fri genomfart» får beträffande tåganmälningsstation ej lämnas, förrän »0 in i N» erhållits för närmast föregående tåg; dock må ti i undantagsfall för undvikande av tågförsening vid möte medge, att »fri genomfart» dessförinnan lämnas enl. följande formulering: »Då 0 inkommit N, fri genomfart i NN (å båda huvudspåren, uppspåret, nedspåret)». Bevakningen må dock ej upphöra, förrän »0 in i N» erhållits.

Mom. 4. Under den tid, då driftplats, som i denna § sagts, är obebakad för tåg, får varken växel i genomfartstågvägen (huvudspåret, då fråga är om driftplats å linjen) eller växel eller spårspärr, som skall skydda tågvägen (huvudspåret), rubbas ur sitt läge och ej heller flyttning av fordon eller annan åtgärd vidtagas, som kan medföra ändring av de i mom. 1 anbefallda åtgärderna.

§ 95.

Mom. 1. Under den tid, då driftplats är obebakad för tåg, skola vid enkelspårsdrift de båda närmast på ömse sidor om platsen belägna tåganmälningsstationerna utväxla utförlig tåganmälan, även om nämnda anmälan eljest ej behöver utväxlas. Vid dubbelspårsdrift skall utförlig tåganmälan utväxlas för det första tåg å vardera spåret som framgår under den tid driftplatsen är obebakad; saknas anmälan »fri genomfart i NN», skall dock utförlig tåganmälan utväxlas för alla berörda tåg med iakttagande av bestämmelserna i mom. 2.

*Utväxling
av tåg-
frågor.
Åtgärder
då anmä-
lan »fri
genom-
fart»
saknas.*

Mom. 2. Har anmälan »fri genomfart i NN» ej ingått från driftplats, som skall vara obebakad för visst eller vissa tåg, skall i anmälan »klart 0 till N» ingå uppgift, från vilken eller vilka driftplatser förstnäm-

da anmälan saknas. Tåganmälan skall i dylikt fall avfattas sålunda: »*Fri genomfart ej anmäld från NN, eljest klart 0 till N*». Denna anmälan skall i sin helhet införas i tågtidjournalen.

Mom. 3. Om någon av de stationer, till vilken anmälan »*fri genomfart i NN*» skall avges, ej kommer att utväxla tåganmälan för bansträckan förbi den obehövade driftplatsen under hela den tid, driftplatsen är obehövad — vare sig på grund av att stationen under tiden befrias från tåganmälningsskyldighet eller att tåganmälningsskyldighet inträder vid en närmare driftplatsen belägen station — skall tkl å den förstnämnda stationen till tkl å den för bansträckan ifråga nya tåganmälningsstationen uppges, huruvida anmälan »*fri genomfart i NN*» ingått.

Mom. 4. Har anmälan »*fri genomfart i NN*» ej i föreskriven ordning ingått, skall tkl ombestyras, att lokps å varje berört tåg underrättas härom å form. S 10.

§ 96.

*Bevaknings-
återupp-
tagande.* Mom. 1. När bevakning åter skall vidtaga vid driftplats, som varit obehövad för tåg, skall upplysning om tågläget först inhämtas från den ena eller, då så erfordras å dubbelspår, båda på ömse sidor om driftplatsen närmast belägna tåganmälningsstationerna och anteckning härom göras i tågtidjournalen. Inträder samtidigt med bevakningsskyldighet även tåganmälningsskyldighet för driftplatsen, får, innan nöjaktig upplysning härutinnan inhämtats, »*klart 0 till N*» i förekommande fall ej anmälas för något tåg och ej heller »*0 in i N*» anmälas för tåg vid tillämpning av § 59: 10.

Mom. 2. När bevakningsskyldighet inträder och sedan upplysning om tågläget inhämtats, skall varje till kör ställd huvudsignal utan dröjsmål återställas till stopp eller i erforderligt fall stoppsignal anordnas med hjälpsignalmedel. Har beroendet mellan huvudsignalerna varit upphävt, skall detta återställas och vederbörande nyckel inläggas på ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe. Linje-

blockanordningar skola inkopplas och ställverksanordningarna återställas i normalläge.

Anm. Kontroll skall utövas över att semaforvinge ej fastnat i körställning.

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.

§ 97.

Mom. 1. Ifråga om rörelser mellan två driftplatser, som ske å särskilt förbindelsespår, skall ti pröva, huruvida dessa rörelser lämpligen kunna ordnas såsom tågrörelser i full överensstämmelse med föreskrifterna i såo. Kan så ske, skola å dylikt spår framgående tåg intagas i tidtabellsboken i den mån de kunna på förhand bestämmas.

Trafik å bispår.

Anses förbindelsespår av här ifrågavarande slag ej böra hänföras till huvudspår, bör det benämnas bispår och därå förekommande tågrörelser betecknas som bispårståg.

För rörelsen å bispår skall med ledning av nedan anförda synpunkter en lokal instruktion upprättas genom vederbörande ti försorg.

Mom. 2. För bispårstågen skola tillämpas de för tåg i allmänhet gällande föreskrifterna med följande undantag.

a) Befogenhet såsom tl å bispåret kan tilläggas txp å endera av de driftplatser, som utgöra bispårets ändpunkter. Förenklade bestämmelser rörande ändring av tågs ordningsföljd, anordnande av tåg och ordergivning må av ti utfärdas.

b) För varje särskilt bispår skola de bispårståg, som därå skola framgå, såvitt desamma kunna på förhand bestämmas, uppföras å en förteckning, som skall utdelas och kvitteras på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

c) Rörelser å bispår skola kontrolleras av vederbörande txp eller ock av å driftplatserna placerade signalvakter, vilka skola stå i förbindelse med varandra och med txp expedition medelst telefon. Dylik signalvakt skall övertaga txp befogenhet och ansvar beträffande bispårstågen i enlighet med föreskrifterna

i såo och de i den lokala instruktionen intagna bestämmelserna.

d) Där huvudsignaler ej finnas, skall tillvägagångssättet vid tågs intagande särskilt bestämmas.

Då bispårståg skall utgå å bispår, gives enl. ti bestämmande avgångssignal antingen av tbfh eller txp (signalvakten).

Ang. tågvägsinspektion skola lokala föreskrifter utfärdas.

e) Växlingsrörelse mot väntat bispårståg får ej äga rum, sedan »klart 0 till N» för tåget lämnats, såvitt ti ej för särskilt fall medgivit undantag.

f) Största tillåtna hastigheten får ej överstiga 30 km/tim eller för ensamt lok (lokomotor, rälsbuss) 40 km/tim. Tågen skola utrustas med verksam broms enl. föreskrifter, fastställda av ti och miö gemensamt.

g) Slutsignaler erfordras ej. Tbfh är ansvarig för att fordon ej kvarlämnas å bispåret.

h) Huruvida och i vad mån tågattiralj skall medföras bestämmes av ti.

i) Uppgift ang. vagnvikt, bromsgrupp och bromskraft lämnas föraren å form. 359 D, undertecknat av txp, växlingsförman eller vagnupptagare. Vid ändring av tågs sammansättning under vägen må uppgiften lämnas muntligen enl. ti bestämmande efter samråd med miö.

Mom. 3. Vagnuttagning får ordnas i enlighet med av ti fastställda, förenklade föreskrifter.

Kap. III. Föreskrifter angående loks bemanning med enbart förare.

(Gälla ej för ånglok; dylika lok få användas enbemannade endast efter särskilt medgivande av styrelsen.)

§ 98.

Loks bemanning med enbart förare.

Bemanning av lok med enbart förare får efter beslut av miö i samråd med ti äga rum under följande villkor.

Mom. 1. Loket skall vara försett med verksam genomgående broms och skall vara utrustat med säkerhetsgrepp, så utfört, att, om kontrollerveven eller

-ratten släppes, dels maskineriets kraftutveckling omedelbart avbrytes, dels den genomgående bromsen efter viss tid automatiskt tillsättes.

Säkerhetsgreppet skall provas före varje tjänstgöringstur och vid varje byte av förarhytt i tåglok.

Mom. 2. Tåg, som framföres med enbemannat lok, skall tillhöra någon av bromsgrupperna P1, P2 eller G eller utgöras av i § 40: 5 nämnt tåg. Medföras resande, skall tåget vara enbart genomgångsbromsat.

Mom. 3. Om i tåg med enbemannat lok särskild tbfh medföljer, skall denne uppehålla sig i vagn med lätt åtkomlig nödbroms. Vid tågets avgång från driftplats skall han intaga sådan plats, att han kan iakttaga av txp (plv) event. given stoppsignal och omedelbart åtkomma nödbromsen.

Mom. 4. Föraren får under inga omständigheter, medan loket är i rörelse, ställa omkastningsveven för fram och back i 0-läge eller på annat sätt försätta säkerhetsgreppet ur funktion.

Om föraren under framförande av tåg blivit oförmögen att tjänstgöra och tåget därför stannat, skall tbfh, då särskild sådan medföljer tåget, införa det samma till närmaste station, om han erhållit härför erforderlig utbildning. Hastigheten får härvid ej överstiga 30 km/tim. Tbfh skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

Mom. 5. Då tåg, som framföres av enbemannat lok, expedieras å driftplats, där tåget skall göra uppehåll, skall txp (plv), när stopp- och avgångssignal med signalredskap skall av honom givas, placera sig så, att signalen blir synlig på förarens sida, eller också beordra annan tjänstehavare att från lämpligt ställe repetera signalen. Å driftplats, där så ej kan ske, skall särskild ljusanordning enl. § 6 II A 1 a eller b användas.

Anm. Skyldigheten enl. § 72:12 och § 92:1 att inne å driftplats efterse, om tjänstehavare finnes tillstädes, åligger tbfh, när särskild sådan medföljer.

Mom. 6. Om, sedan tåg med enbemannat lok avgått från utgångsstationen, felaktighet uppstår å säkerhetsgreppet, skall ytterligare en man taga plats i lokets förarhytt. Den som anlitas härtill skall vara signal-

kunnig. Han skall instrueras såväl angående sättet för den genomgående bromsens tillsättande som — då fråga är om elektrolok — huvudströmbrytarens utlösande. Upptäckes felet, medan tåget befinner sig å linjen eller å station, där signalkunnig tjänstehavare ej finnes att medsända, och medföljer å tåget ingen tjänstehavare, som kan anlitas, får detsamma med en hastighet av högst 30 km/tim föras vidare till närmaste station, där kompetent tjänstehavare kan beordras medfölja loket.

Mom. 7. Ovanstående bestämmelser avse ej koppellok (se § 64).

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

§ 99.

*Tåg utan
särskild
knrps.*

Mom. 1. Om enl. ti beprövande så kan ske utan att trafiksäkerheten därigenom äventyras, må tåg framföras utan särskild knrps, därest loket (det främsta i tåg med koppellok) är bemannat med såväl förare som biträde eller, om endast förare finnes, antalet fordonsaxlar i tåget, dragande loks axlar oräknade, utgör högst 14 eller tåget utgöres av endast lok eller av motorvagnståg.

Anm. Om särskild tbfh medsändes tåg, å vilket enl. tidtabellen föraren även skall vara tbfh, skola berörda stationer därom underrättas på föranstaltande av den, som beslutat medsändandet.

Mom. 2. Vid tillämpning av mom. 1 skall följande iakttagas:

a) Föraren (å det främsta loket i tåg med koppellok) skall tjänstgöra jämväl såsom tbfh.

b) Tågattiraljen i tåg, som medför resande, skall förvaras i tågfinckan eller, om sådan ej medföljer, i annan lämplig vagn så nära loket som möjligt. Å vagnslistan skall denna vagn av utgångsstationen markeras genom utsättande av ordet »attiralj».

c) Txp å tågets utgångsstation eller station, där lokps-byte regelbundet äger rum, skall delge föraren

sådana i knrps orderbok intagna order, som beröra dennes tjänstgöring som tbfh å tåget.

d) Tåg, medförande resande, ävensom tåg, som består av mer än 14 fordonsaxlar, dragande loks axlar oräknade, skall ha sista fordonet anslutet till bromsledningen.

e) Föraren skall ej visa signalen »klart för avgång» utom i de fall, som omnämnts i § 72: 10 och 11.

f) Samtliga de åligganden, vilka enl. § 66: 4 skola utföras av tbfh å utgångs- eller annan station, skola övertagas av stationär personal. Annan tjänstehavare än tpx får endast enl. arbetsordning eller särskild order utföra ifrågavarande åligganden. Anmälan om verkställt bromsprov och vagnsyning skall göras till tpx eller, om stf så föreskrivit, till den tjänstehavare, som ansvarar för tågets bromsutrustning. Kan bromsprovaren ej lämpligen underrätta föraren om att bromsprovet utförts, skall sådan underrättelse lämnas av tpx eller, enl. stf bestämmande, av nyssnämnde tjänstehavare. I § 66: 4 b omnämnd uppgift till föraren skall lämnas genom införande i tågrapporten, form. 331.

g) Backning till närmaste station med tåget enl. § 83: 2 må endast äga rum, om annan person än bi-trädet kan användas för utförande av föreskriven signalering. Kan så ej ske, bör hjälptåg begäras eller fordon kvarlämnas å linjen.

h) Måste fordon kvarlämnas, när tåget stannat å linjen, skall föraren, sedan i § 84: 3 anbefallda åtgärder å platsen vidtagits, underrätta lättast åtkomliga bv eller tjänsteställe i och för de kvarlämnade fordonens bevakning. Denna underrättelse skall ombesörjas, innan tågets främre del föres vidare till nästa station eller under färden dit.

i) Å stationerna skall stationspersonalen (även be-
träffande genomfartståg) ägna särskild uppmärksamhet åt sådana förhållanden, som angivits i § 85: 1, och skola därför tpx, där så kan ske, postera varannan på höger och varannan på vänster sida av tåget enl. av ti utfärdade, i tidtabellsboken intagna bestämmelser.

Kap. V. Säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Gälla ej vid tillämpning av militärtidtabell; dock med rätt för ti att, där så kan ske utan hinder för trafikens tidtabellsenliga skötande, bestämma, att föreskrifterna i av honom till omfattning, tid och bandelar bestämd utsträckning fortfarande må tillämpas.

§ 100.

Trafikering av trafiksvaga bandelar. Föreskrifterna i denna § skola — med iakttagande av såo bestämmelser i övrigt — tillämpas i sin helhet eller endast beträffande mom. 11 å de bandelar styrelsen bestämmer. Tillstånd att tillämpa mom. 11 å bandel, där § 100 eljest ej gäller, innebär ej medgivande till avgränsning av tåganmälningssträcka genom obehövad driftplats eller telefonställe enl. mom. 2.

Mom. 1. Växel i huvudspår ävensom spårspärr eller skyddsväxel vid sidospår å linjen behöver ej vara förreglingsbar, varför huvudsignaler, om så anses lämpligt, ej behöva finnas (jfr § 24).

Vid tillfälligt behov äger tl bestämma, att driftplats med infartssignaler, vilkas vingar och lyktor ej äro uppsatta, skall fungera som tåganmälningsstation. Stoppsignal skall i sådant fall visas från infartssignalerna med hjälpsignalmedel samt tbfh och lokps å vederbörliga tåg i förväg och senast å närmast föregående station å form. S 10 underrättas om förhållandet. Har underrättelse ej lämnats, skola, om hinder för tågs intagande finnes, två knalldosor skyndsamt utläggas på omkring 600 m avstånd utanför stationsgränsen mot väntat tåg, anbragta en på vardera rälssträngen på omkring 20 m avstånd från varandra. För tågs intagande gälla bestämmelserna i § 52: 3 A 2.

Mom. 2. Utan hinder av att tåg befinner sig på tåganmälningssträcka får å delsträcka bandisposition anordnas såväl framför som efter tåget samt A-fordon uttagas även framför tåget. Delsträckorna skola härvid avgränsas från varandra antingen genom triangelstation, obehövad driftplats eller annat med bantele-

fon försett ställe (= telefonställe). Samtliga dessa platser benämnas i denna § gemensamt *gränsplats*. När bandisposition äger rum å delsträcka och när A-fordon uttages framför tåg, skall alltid stoppsignalering enl. § 29: 5 anordnas å gränsplatsen (gränsplatserna). Stoppsignaleringen skall å triangelstation ombesörjas genom txp, varvid ifråga om A-fordon gäller vad i § 33: 3 bestämts om skyldighet för A-fordonsföraren att framställa begäran om stoppsignaleringen och göra anmälan efter det A-fordonet undanförts. Utsättandet och borttagandet av stoppsignalerna vid gränsplats, som utgöres av obehärad driftplats eller telefonställe, skall, om ti ej annorlunda bestämt, ombesörjas av tillsyningsmannen resp. A-fordonsföraren eller ock, då fråga är om bandisposition, av en av bm särskilt utsedd tjänstehavare vid banavdelningen, vilken dock får borttaga stoppsignalerna endast efter anmodan av tillsyningsmannen. Uppgift om sålunda utsedd särskild tjänstehavares titel och namn skall lämnas i samband med framställningen om bandisposition och intagas å form. S 1; bandispositionsordern skall delges även nämnde tjänstehavare. Den som har att utsätta och borttaga stoppsignalerna, skall efter verkställandet göra anmälan därom till tkl å endera av tåganmälningssträckans gränsstationer, vilken skall underrätta tkl å den andra gränsstationen. Hinderanmälan utväxlas endast för vederbörlig del (delar) av tåganmälningssträckan. (Ang. stoppsignalernas borttagande i vissa fall av tbfh, se mom. 11 d.)

Ti kan, när station utgör gräns för den bansträcka, som upplåtits vid bandisposition, bestämma att den i § 29: 4 föreskrivna bevakningen vid bandispositionens början skall inskränkas till viss tid före dispositionens påbörjande.

Anm. Om erforderligt skall ti fastställa och för berörd personal bekantgöra fullt tydlig beteckning å gränsplats.

Mom. 3. Vid tåganmälningsstation, där reservlok ej är förlagt, må bevakning i och för tåganmälan (jfr § 44) kunna inskränkas till de närmaste 15 min före vederbörligt tågs ankomsttid resp. till tidpunkten för tågets avgång från stationen; under tågs gång å tåg-

anmälningssträcka skall dock alltid endera av gränsstationerna vara bevakad. Tidpunkten för avlåtande av anmälan »0 in i N» och »0 ut» må anpassas efter de sålunda inskränkta bevakningstiderna.

Samtidigt med att tåganmälningsstation anmäler »0 ut» för ett tåg får, om nästa tåg går i motsatt riktning och intet hinder, såvitt känt är, kommer att föreligga mellan de båda tågen, anmälas: »Då 0 inkommit, klart 00 till N». I detta fall bortfaller anmälan »0 in i N» för det förstnämnda tåget.

Bestämmelserna i § 59: 2, andra stycket, skola ej äga tillämpning. Anser tl, att triangelstation skall inträda som tåganmälningsstation vid möte eller förbigång därstädes, skall han därom giva order i varje särskilt fall (form. S 11).

Mom. 4. Tillfällig tidtabell eller order å form. S5 om extratågs gång skall, då tidtabellen resp. ordern innebär, att möte eller förbigång skall äga rum å triangelstation eller obevakad driftplats, kvitteras av tkl å närmaste tåganmälningsstationer på ömse sidor om platsen för mötet resp. förbigången. I kvittot å tillfällig tidtabell skall ifrågavarande möte eller förbigång anges.

Mom. 5. Möte och förbigång får äga rum å triangelstation samt å obevakad driftplats. Förutom i och för sådant möte eller förbigång eller för anordning enl. mom. 2 får tåg utsändas å tåganmälningssträcka även medan annat tåg, som ej skall förbigås, befinner sig å eller bortom viss gränsplats å framförliggande del av tåganmälningssträckan.

I fall, som i föregående stycke avses, skall förfaras på följande sätt.

A. När vid utsändandet av tåg å tåganmälningssträcka denna är disponibel för tåget endast till viss mötes- eller gränsplats:

Anmälan »Klart 0 till N» ersättes med »Klart 0 endast till NN» med angivande av orsaken därtill. Avskrift å form. S 12, avd. 1, av denna anmälan lämnas tbfh och lokps, innan avgångssignal får givas till tåget (se även mom. 11 h).

Är nyssnämnda orsak den, att möte skall äga rum i NN, skall tbfh vid tågets ankomst till platsen personligen till närmast bakomliggande station anmäla »0 in i NN». Tbfh skall, när han avger dylik anmälan, inneha huvudnyckel enl. mom. 13 och ansvara för att tåget ej föres tillbaka ut på den sträcka, som genom hans anmälan frigivits.

För fortsatt gång från mötes- resp. gränsplatsen (NN) skall tbfh personligen därifrån hos nästa tåg-anmälningsstation (N) inhämta dels anmälan »0 in i N» för ett event. framförgående tåg i samma riktning resp. »hindret undanröjt», dels anmälan »Klart 0 till N» eller event. till mötes- eller gränsplats på vägen dit (undantag för vid möte sist ankommande tåg, se nästa stycke). Avskrift å form. S 12, avd. 2 eller event. avd. 1, av denna klart-anmälan skall av tbfh mot kvitto lämnas lokps, innan tåget får avgå från platsen (NN).

Vid möte må tbfh å det till mötesplatsen först inkomna tåget (0) i samband med att, enl. vad ovan sagts, anmälan »0 in i NN» avlåtes till närmast bakomliggande tåganmälningsstation därifrån inhämta klart-anmälan för det mötande tåget (00). Denna klart-anmälan skall nedskrivas å form. S 12, avd. 2 eller event. avd. 1, med erforderligt antal kopior för tbfh och lokps å det mötande tåget. Kopiorna överlämnas till sistnämnda tågs tbfh, som har att mot kvitto delge lokps å eget tåg, innan detta får avgå från platsen (NN). Tbfh, som sålunda inhämtat klart-anmälan för det mötande tåget, må jämväl, om det egna tåget (0) kan och för tidsvinst bör avgå genast efter det mötande tågets (00) ankomst, begära villkorlig rättighet för tåg 0 att avgå genom avlåtande av följande fråga till nästa tåganmälningsstation (N): »Kan 0 avgå, då 00 inkommit NN?». Känner tkl vid nämnda station intet hinder för tågets framförande dit eller event. till mötes- eller gränsplats (NNN) på vägen dit, skall han till svar anmäla: »Då 00 inkommit NN, klart 0 till N» resp. »Då 00 inkommit NN, klart 0 endast till NNN» (se form. S 12, avd. 2 resp. avd. 1), i sistnämnda fall med angivande av orsaken därtill. Avskrift av denna klart-anmälan skall i båda

fallen av tbfh mot kvitto lämnas lokps, innan tåget får avgå från platsen (NN).

När klart-anmälan från mötes- eller gränsplats gäller endast till annan mötes- eller gränsplats å tåganmälningssträckan, skola bestämmelserna i närmast föregående tre stycken tillämpas även ifråga om sist-nämnda plats.

B. När bakomliggande del av tåganmälningssträcka skall frigges från gränsplats å sträckan för annat tåg i samma riktning eller för bandisposition:

Sedan tåget ankommit till platsen skall tbfh anmäla »0 in i NN» till de båda närmaste tåganmälningsstationerna å ömse sidor, vilket alltid skall ske när tåget där skall förbigås och i annat fall när så bestämts antingen i tidtabellen eller genom särskild order å form. S11. För avlåtande av sådan anmälan gälla i andra stycket under A angivna villkor; vid plats med sidospår skall tåget ha fullständigt inkommit å platsen, innan anmälan avlättes.

Mom. 6. Vid möte och förbigång, som äger rum å obehärdad driftplats, skall förfaras sålunda.

Vid möte skola båda tågen stanna utanför ingångsväxeln; detta gäller dock ej det senare ankommande tåget, om redan vid dess ankomst signal till växlingsrörelse på sätt nedan föreskrives gives av det andra tågets tbfh. Det tåg, som anländer först — eller vid samtidig ankomst det med jämmt nummer — inväxlas snarast möjligt av tbfh å sidospåret, om annat tågspår ej bestämts antingen av tl eller genom tidtabellen, när mötet är angivet i denna (se även mom. 7, tredje stycket). Under ingåendet skall, för varskoende av tbfh å det mötande tåget, signalen »tåg kommer» givas. Det sist ankommande tåget får ej ingå å platsen, förrän det första inkommit och där stannat, samt dess tbfh, sedan denne i förekommande fall genom växelomläggning klargjort det andra tågets infartstågväg, givit signal till växlingsrörelse åt detta. Utgöres det sist ankommande tåget av rälsbuss, må dock klargörandet av infartstågvägen för detta ske genom rälsbussföraren, sedan denne efter givna signaler »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och

spårändring» erhållit signalen »klart» från det andra tågets tbfh.

Vid förbigång skall tbfh å det först ankommande tåget klargöra tågvägen för det andra tåget och vid dess ankomst giva signal till växlingsrörelse.

Mom. 7. Vid ändring av möte från en tåganmälningstation till en annan sådan gälla bestämmelserna i §§ 76 och 77. Förläggande av möte direkt till eller från triangelstation eller obebakad driftplats förbi tåganmälningstation får ej ske. Med iakttagande härav skall beträffande ändring av möte från tåganmälningstation till triangelstation eller obebakad driftplats eller tvärtom samt från triangelstation eller obebakad driftplats till annan sådan station eller plats gälla följande.

Tl utfärdar »order om mötesändring» enl. följande formulering: »Tåg 01 skall kvarhållas vid A (den nya mötesplatsen) för möte med tåg 02» (form. S 14, avd. 1). Denna order adresseras till tkl å de berörda tåganmälningstationerna samt till tbfh och lokps å tågen 01 och 02. Ordern skall tillställas i adressen angiven tps genom nämnda tkl (endera eller båda), sedan dessa tkl i samråd funnit, att sträckan mellan den förutvarande och den nya mötesplatsen är fri att enl. nedanstående upplåtas för det tåg, som skall fortsätta till ny mötesstation.

»Tåganmälan vid mötesändring» utfärdas därefter enl. följande formulering: »Klart för tåg 02 från B (den förutvarande mötesplatsen) fram till A, där tåg 01 kvarhålls för mötet med tåg 02» (form. S 14, avd. 2). Härtill må fogas uppgift om tågspår för tåg 02 å den nya mötesplatsen, då tbfh eller i nästa stycke nämnd tkl anser att spårändring bör vidtagas för främjande av tågexpedieringen. Nämnda tåganmälan skall, om den nya mötesplatsen är tåganmälningstation, utfärdas av tkl därstädes och, om den nya mötesplatsen ej är tåganmälningstation, av tbfh och föraren å det tåg, som skall kvarhållas. Anmälan ifråga ställes till tbfh och lokps å det tåg, som skall framgå till den nya mötesplatsen, ävensom, därest anmälan avlåtes av tkl, till den andra tåganmälning-

stationen samt, därest anmälan avlåtes av tbfh och förare, till tkl å ömse sidor om mötesplatsen.

Är den nya mötesplatsen ej tåganmälningstation, må, därest det tåg, som skall kvarhållas, ännu ej anlänt till tåganmälningstationen närmast före mötesplatsen, tkl å nämnda tåganmälningstation utfärda »tåganmälan vid mötesändring». Innan detta sker, skola dock ovillkorligen två knalldosor ha utlagts i sagda tågs tågväg enl. bestämmelsen i § 77: 2 b, sista meningen. Knalldosorna få därefter ej borttagas, förrän avskrift av såväl tl order som den utfärdade »tåganmälan vid mötesändring» tillställts tågets tbfh och lokps.

Mottagen order å form. S 14 skall å tåganmälningstation genom tkl lämnas tbfh och lokps på vederbörligt tåg samt å annan driftplats av tbfh mot kvitto lämnas till lokps.

Den som mottager »tåganmälan vid mötesändring» skall kontrollera, att densamma överensstämmer med av tl utfärdad order om mötesändringen.

»Tåganmälan vid mötesändring», även sådan utfärdad av tbfh och förare, ersätter å sträckan mellan den förutvarande och den nya mötesplatsen klart-anmälan enl. mom. 5 A.

Därest de tkl, till vilka tl order adresserats efter samråd finna, att giltigt hinder för mötesändringen föreligger, skall ordern ej tillställas resp. tbfh och lokps utan skall i stället tl underrättas om förhållandet av tkl å den station, i riktning mot vilken mötesförflyttningen var avsedd att ske. Därmed har ordern om mötesändring förfallit.

Mom. 8. När ordningsföljden mellan två tåg i samma riktning skall ändras genom enstaka order*), skall låtordern (jfr § 78: 1) givas följande formulering: »Låt tåg 02 gå efter 04 från B till A».

Skall den ändrade ordningsföljden börja på triangelstation eller obehakad driftplats, adresseras tl order till tkl å nästa tåganmälningstation i tågens väg. Har klart-anmälan för det tåg, som skall förbigås (02), utväxlats förbi den driftplats, där förbigången skall äga rum, skall nämnde tkl, innan vso utfärdas, underrätta

*) Härtill användes telegramblankett.

tbfh å tåget ifråga om den beslutade förbigången samt om att klart-anmälan ej skall gälla längre än till platsen för förbigången. Dessa underrättelser skola lämnas muntligen till tbfh personligen och av denne muntligen delges lokps. Vso^{*)} skall i här nämnt fall givas följande formulering: »Tåg 02 går från B efter 04 till A»; den skall förutom till alla av tågföljdsändringen berörda bevakade driftplatser adresseras även till tbfh och lokps å det tåg (04), som skall förbigå, samt till tkl å tåganmälningssträckans andra gränsstation.

Skall den ändrade ordningsföljden sluta på triangelstation eller obevakad driftplats, skall vso adresseras förutom till alla av ändringen berörda bevakade driftplatser även till tåganmälningsstationen närmast bortom den driftplats, där den ändrade ordningsföljden upphör, samt till tbfh och lokps å båda de berörda tågen.

Mom. 9. När kvarhållande av tåg å obevakad driftplats erfordras, tills B-fordon med motor dit inkommit, skall småfordonsföraren personligen därom framställa uttrycklig begäran till tbfh å det ifrågavarande tåget. Har detta ännu ej ankommit till den station, varifrån detsamma skall utgå på den ifrågavarande tåganmälningssträckan, må hänvändelse av småfordonsföraren i stället göras till tkl å endera av sträckans gränsstationer. Denne skall underrätta tkl å den andra gränsstationen. Först sedan så skett, får småfordonsföraren lämnas besked om kvarhållandet. Klart-anmälan för tåget skall i sådant fall utväxlas endast till den obevakade driftplats, där kvarhållandet skall ske, och avskrift av klart-anmälan skall delges tbfh och lokps enl. vad i mom. 5 A, första stycket, bestämts.

Mom. 10. Tågattiraljen skall, där så anses behöfligt, utökas med en koppelbrytare och en bromssko. Tbfh skall medföra erforderliga S-form. samt tåganmälningsbok (form. 359 C).

Mom. 11. Efter medgivande av tl få vagnar, som uttagits å linjen, införas till framförliggande station eller obevakad driftplats genom att tillkopplas framför lok (lokomotor), som drager tåg (ang. avgräns-

*) Härtill användes telegramblankett.

ning av tåganmälningsssträcka se dock sista meningen i första stycket av denna §).

Utöver vad som gäller beträffande de uttagna vagnarna enl. § 32 skall vid vagntillkopplingen iakttagas följande.

a) Endast *en* tillkoppling får ske före införandet och antalet tillkopplade vagnar utgöra högst 10. Överstiger antalet tillkopplade vagnar 5, skall den främsta vara försedd med verksam broms.

b) Förutom den stoppsignalering enl. § 29: 5, som skall vara anordnad vid gränsstationerna resp. gränsplatserna, skall tillsyningsmannen på omkring 600 m avstånd från vagnarna mot det tåg, som skall inskjuta vagnarna, utlägga två knalldosor, anbragta en på vardera rälssträngen på ungefär 20 m avstånd från varandra. När tåget väntas, skall varsamhetssignal enl. § 32: 7 visas i föreskriven ordning.

c) Tbfh och lokps å tåget ifråga skall delges såväl bandispositionsordern (form. S 1) som order å form. S 10 att »... st. vagnar finnas å linjen vid kmp, vilka skola av tåget införas till». Bandispositionsordern skall lämnas å tåganmälningssstationen närmast före den, där den tåganmälningsssträcka börjar, varå vagninskjutningen skall äga rum, eller, om så ej kan ske, å annan av tl bestämd station; orden å form S 10 skall lämnas på gränsplatsen vid början av dispositionssträckan eller om denna är telefonställe eller obebakad driftplats, närmast föregående bevakade plats. Tbfh får ej anmäla tåget »klart för avgång» eller giva avgångssignal å plats, vid vilken orden å form. S 10 skall lämnas, med mindre han erhållit orden ifråga och personligen hos lokps förvissat sig om att även denna erhållit orden. Vid tågets avgång från station mot platsen för vagntillkopplingen gives avgångssignal i vanlig ordning.

d) Borttagandet av i § 29: 5 föreskrivna stoppsignaler, som ej får ske förrän vederbörande tps delgivits under c) nämnd order å form. S10, skall vid telefonställe och obebakad driftplats verkställas av tbfh eller på dennes order av tillsyningsmannen.

e) Tåget skall stanna framför de under b) omnämnda tvenne knalldosorna eller, om desamma ej

iakttagas, så snart de påkörts. Knalldosor, som ej påkörts, få endast borttagas av biträdet eller tbfh. Sedan tåget stannat, skall det sakta framföras mot vagnarna efter framåtsignal av tbfh. Efter vagntillkopplingen, som skall ledas av tbfh, sker vagninskjutningen såsom tågrörelse, under vilken utkiken framåt enl. § 41:1 kan åläggas tillsyningsmannen. Innan vagnarna tillkopplats och så länge dessa medföras, får tåget å den disponerade sträckan framföras med en hastighet av högst 40 km/tim. Påskjutning av tåget får ej förekomma, när detsamma framgår till vagnarna i och för dessas tillkoppling. Å de tillkopplade vagnarna skall ej föras slutsignal. I mörker skall å dessa föras signal visande rött fast sken såväl framåt som bakåt.

f) Tbfh skall förvissa sig om att tillräcklig bromskraft förefinnes och att bromsarna äro brukbara.

g) Om den station, från vilken tåg utgår på den disponerade sträckan i och för vagninskjutning, är triangelstation, behöver stationen ej vara bevakad vid tidpunkten för dispositionens upphörande.

h) Hinderanmälan skall ej återkallas utan anses återkallad genom anmälan »0 in i NN» resp. »0 in i N». När linjen upplåtes för tågets gång mot vagnarna, skall »Klart 0 endast till NN» anmälas allenast om bortom den plats, dit vagnarna skola inskjutas, del av tåganmälningssträckan är upplagen av anordning enl. mom. 2 eller av annat tåg. Anmälan »Klart 0 endast till NN», då sådan skall förekomma, resp. anmälan »Klart 0 till N» skall kompletteras med orden »dock skall tåget inskjuta vagnar från kmp till». Avskrift av klart-anmälan skall, om den gäller för hela tåganmälningssträckan, ej lämnas tbfh och lokps.

Mom. 12. Huvudnycklar av typ K16 till ständigt obevakad driftplats, vilka under inga förhållanden få användas annorledes än i mom. 13 och 14, andra stycket, stadgas, skola till det antal och å de bevakade stationer ti föreskriver förvaras under lås och txp ansvar.

Dessutom skall vid varje ständigt obevakad driftplats, där personal finnes, förvaras en reservhuvud-

nyckel. Denna nyckel skall förvaras på ett på förhand bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe och under plombering, som verkställes genom ti eller, enl. dennes order, av stf å den station, under vilken platsen lyder. Endast i nödfall får plomberingen brytas och nyckeln användas, varvid tl medgivande erfordras för varje särskild gång. Den som efter medgivande begagnat dylik reservhuvudnyckel, skall omedelbart efter användningen anbringa den å det bestämda förvaringsstället under provisorisk försegling eller, om tl så föreskrivit, snarast möjligt mot kvitto överlämna nyckeln till tpx å av honom bestämd station. Rapport om verkställd provisorisk försegling skall snarast insändas till ti, som skall föranstalta ompombering, så snart lämpligen kan ske.

Av i kontrollåsanläggning ingående nycklar av annan typ än K16 får på varje plats, där personal finnes, av varje särskild nyckeltyp finnas endast en reservnyckel, för vars förvaring och begagnande gälla samma bestämmelser, som ovan föreskrivits beträffande reservhuvudnyckel.

Mom. 13. Huvudnyckel skall medföras av tbfh å varje tåg, som utgår å bandelen. Nyckeln skall för varje särskild tjänstgöringstur av tkl vid tågets utgångsstation å bandelen mot kvitto utlämnas till tbfh, vilken har att efter återkomsten till denna utgångsstation eller annan av ti bestämd station överlämna densamma till tkl, ävenledes mot kvitto. Nyckeln skall dessutom i och för kontroll uppvisas för alla för tåget tjänstgörande tkl.

»0 in i N» får ej anmälas och , när »då-klart» enl. mom. 3, andra stycket, erhållits för visst tåg, detta ej heller avsändas, förrän huvudnyckeln uppvisats för tkl och i förekommande fall återlämnats (vid »då-klart» av tbfh å det tåg, med vilket möte äger rum).

Hinderanmälan enl. § 93 skall ej utväxlas beträffande huvudnyckel, som enl. detta mom. utlämnas till tbfh.

Mom. 14. Bm må tilldelas huvudnyckel, när så i undantagsfall erfordras med hänsyn till ofta förekommande bandispositioner. När denna huvudnyckel användes av bm eller av honom underlydande personal,

vilket endast får ske i samband med bandisposition, skall anmälan ske till endera av tåganmälningsträckans gränsstationer.

Huvudnyckel må av station tillfälligtvis utlämnas till bm, signalreparatör eller tillsyningsman. Huvudnyckel, som utlämnats av station eller bm, vilket alltid skall ske mot kvitto för varje gång, behöver ej vara återlämnad till *station (bm)*, då hinderanmälan återkallas, under förutsättning att hithörande föreskrifter i § 93:3 i övrigt äro uppfyllda och anmälan härom åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen ske kan, skall huvudnyckeln — ävenledes mot kvitto — återställas till det tjänsteställe, varifrån densamma utlämnats. Intill dess så skett, är den som utkvitterat huvudnyckeln ansvarig för att densamma ej obehörigen begagnas.

Mom. 15. Då tl enl. mom. 12, andra stycket, medgivit, att reservhuvudnyckeln eller annan reservnyckel till kontrollås å obehörig driftplats får uttagas, skall han härom underrätta en av tåganmälningstationerna å ömse sidor, vilken har att, såvitt tl ej medgivit befrielse härifrån, i vanlig ordning avlåta hinderanmälan. Denna får ej återkallas, förrän anmälan erhållits om att nyckeln åter förseglats eller mottagits av txp å den av tl bestämda stationen och att hinder för tågs framförande förbi platsen ej föreligger. Är denna ej gränsstation för tåganmälningsträckan, skall txp ifråga till en av nämnda gränsstationer anmäla, att nyckeln erhållits. Nyckeln får ej ånyo tagas i bruk utan nytt medgivande av tl. Plombering eller i förekommande fall provisorisk förseglning skall snarast möjligt ske i föreskriven ordning.

Mom. 16. Enär genom obehörigt begagnande av huvudnyckel eller annan i kontrollåsanläggning ingående nyckel trafiksäkerheten äventyras, anses person, som under tjänstgöring innehar eller använder sådan nyckel i annan ordning än ovan föreskrivits, ha gjort sig skyldig till tjänstefel av svårare beskaffenhet.

I § 100 intagna bestämmelser skola i sin helhet tillämpas å följande normalspåriga*) bandelar:

Trafiksektion	Bandelar
2	Mjölby—Hästholmens hamn
5	Skövde—Karlsborg, Vartofta—Tidaholm
7	Vansbro—Särna
9	Varberg—Ätran
10	Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo
13	Östersund C—Storuman
14	Älandsbro—Veda, Lökom—Sollefteå, Forsmo—Hoting
15	Gävle C—Ockelbo
16	Orsa—Brunflo, Sveg—Hede
20	Jörn—Arvidsjaur, Sorsele—Gällivare, Älvsby—Piteå, Karungi—Övertorneå
21	Mellansel—Örnsköldsvik C, Umeå—Holmsund, Hällnäs—Sorsele, Bastuträsk—Rönnskär, Boliden—Slind
25	Jönköping C—Gånghester, Hillared—Axelfors, Hestra—Gislaved.

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

§ 101.

Framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss. För framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss skall — med tillämpning av såo bestämmelser i övrigt för tågrörelse — gälla följande.

Anm. För tjänstgöring å rälsbuss och lokomotor samt handhavandet av dylika fordon och utrustningen å desamma m. m. gälla bestämmelserna i str 312, Föreskrifter för rälsbussar och lokomotorer.

Mom. 1. Såväl lokomotor som rälsbuss bemannas i och för framförandet med endast förare, som, om ti ej annat bestämt, även skall vara tbfh.

Bestämmelsen i § 64: 2, andra stycket, gäller även förare å rälsbuss samt å lokomotor. Har rälsbuss eller lokomotor nödgats stanna i stigning eller lutning å linjen, skall föraren, om han måste avlägsna sig från fordonet, dessförinnan förstänga detta med bromssko.

*) Ang. smalspåriga bandelar, se tillägg B.

Mom. 2. När för resande upplåtet fordon ej medföres, får i tåg, som framföres av lokomotor med verksam broms å samtliga axlar, då annan bromskraft ej finnes, vagnvikten uppgå till högst 5 gånger lokomotorns vikt vid en hastighet ej överstigande 25 km/tim, högst 3 gånger lokomotorns vikt vid en hastighet ej överstigande 40 km/tim och högst lokomotorns vikt vid en hastighet ej överstigande 55 km/tim.

Framföras i lokomotortåg vagnar, som äro upplåtna för resande, må hela antalet medförda axlar uppgå till högst 6. Är sista fordonet därvid ej anslutet till bromsledningen, skall detsamma vara utrustat med bemannad skruvbroms.

Mom. 3. Utan hinder av bestämmelserna i § 69: 1 a får rälsbuss (även tvillingbuss) utan släpvagn framföras med den för fordonet självt fastställda största tillåtna hastigheten, dock med iakttagande av dels event. fastställda gränser för rälsbussars hastighet i vissa kurvor enl. uppgift i tidtabellsboken, dels de hastighetsnedsättningar, varom särskild order erhålles. Största tillåtna hastigheten för rälsbuss, som medför släpvagn eller drager överksam annan rälsbuss, får under inga förhållanden överstiga 70 km/tim, när den självverkande bromsinrättningen på släpvagnen resp. på den överksamma rälsbussen är inkopplad och verksam, samt 50 km/tim, när så ej är fallet. Rälsbuss, som kan bromsas endast med handbroms, får ej framföras med större hastighet än 40 km/tim.

Ovanstående hastighetsbestämmelser för rälsbuss, som drager överksam annan rälsbuss, gälla endast om kopplingen mellan rälsbussarna utförts som för tvillingbuss är föreskrivet samt, därest resande medföras i den överksamma rälsbussen, endast om i denna medföljer tjänstehavare för verkställande av föreskriven signalering (jfr även mom. 8 b).

Mom. 4. Rälsbuss med släpvagn må ej å linjen annat än i undantagsfall och endast en kortare sträcka förflyttas med släpvagnen främst.

Mom. 5. Under färd med rälsbuss av klass B skall föraren hålla noggrann utkik och efterse, om någon signal gives till fordonet. Före ankomsten till sådan vägkorsning, som är försedd med säkerhetsanordning enl. kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 — även sådan vägkorsning, som är skyddad endast av kryssmärken — skall föraren alltid giva signalen »tåg kommer». Är sådan vägkorsning ej försedd med grindar eller bommar enl. nämnda kun-

görelse eller med ljus- eller ljudsignaler, skall föraren därjämte minska fordonets hastighet, så att det under alla förhållanden kan vid behov stanna före ankomsten till vägkorsningen. Detsamma gäller, därest föraren ej kan iakttaga, att befintliga grindar eller bommar vederbörligen stänga över vägen eller att ljus- eller ljudsignalerna visa stopp åt vägen. Signalen »tåg kommer» skall givas jämväl före ankomsten till andra ställen, där försiktighet bör iakttagas, såsom sådana kurvor och oskyddade vägkorsningar e. d., där utsikten är skymd, och skall därvid även hastigheten enl. förarens bedömande i erforderlig mån nedbringas till underlättande av fordonets bringande till stopp, om så erfordras.

Bestämmelserna i föregående stycke gälla även för rälsbuss av klass A, då den går som följtåg.

Mom. 6. Bestämmelserna i § 72: 10 skola ej tillämpas ifråga om rälsbuss.

Förare av rälsbusståg skall vid ingåendet å driftplats, där tåget har behovsuppehåll, ej giva signaler enl. § 72: 11 A 1 resp. B 1. Visas avgångssignal, ehuru resande eller gods finnes att avlämna, skall rälsbussen likväl bringas att stanna; ny avgångssignal erfordras ej.

Mom. 7. Ti äger bestämma, å vilka bandelar följtåg får anordnas. Att visst tåg skall gå såsom följtåg efter annat tåg meddelas genom bestämmelse i båda tågens eller följtågets tidtabell eller genom särskild order av tl. Föreskrives i tillfällig tidtabell för ett rälsbusståg, att detta skall gå såsom följtåg, är, även om så ej särskilt anges, därigenom bestämt, att tåget ifråga skall å driftplatserna på den sträcka, för vilken föreskriften gäller, ha samma tågspår, möten och förbigångar som det framförgående tåget. Bestämmelse om att rälsbusståg skall vara följtåg å sträcka, där så ej föreskrivits i tidtabellen, får givas genom särskild order endast om möten och förbigångar å sträckan överensstämmer med det framförgående tågets antingen enl. båda tågens tidtabeller eller på grund av order jämlikt §§ 76—78.

Vid anordnande av följtåg gälla följande bestämmelser:

a) Till följtåg får endast användas rälsbuss med i bruk varande tryckluft- eller vakuumbroms.

b) Anordningen får ej tillämpas å tåganmälningsträcka, där det framförgående tåget

utgöres av lok eller lokomotor, dragande mer än 14 axlar, och därvid ej har särskild tbfh,

skall för växling eller vagntillkoppling göra uppehåll å obebakad driftplats eller annan plats å linjen,

skall möta eller förbigå annat tåg å obebakad driftplats eller triangelstation eller

utsänts med tillämpning av bestämmelserna i § 67: 10.

c) Vid användning av nattsignaler skola, när vagnar medföras i det framförgående tåget, båda slutsignal-

lyktorna å detta om möjligt vara anbragta å sista fordonets bakre ände; de få ej utgöras av oljelyktor.

d) Under tågens gång på linjen skall mellan dem hållas betryggande avstånd, vilket ej bör understiga 300 m. Följtåg får ej framföras med större hastighet än att detsamma kan bringas att stanna inom den sträcka, som kan överblickas, och skall, om så erfordras för förarens orientering, stoppas av denne samt fortsätta först när han anser så kunna ske utan fara.

e) När i undantagsfall för följtåg bestämts annat tågspår å en driftplats än för det framförgående tåget, skall bestämmelsen i § 51: 7, sista stycket, gälla vid upplösningen av sistnämnda tågs tågväg. När båda tågen ha samma tågspår, må infartssignalens körsignal för det framförgående tåget bibehållas att gälla även för följtåget, om så kan ske.

f) Om berört tågs tidtabell ej innehåller bestämmelse om anordningen, skall tågets tbfh och lokps underrättas genom order å form. S 10.

g) Följtågets förare skall inneha tidtabell även för det framförgående tåget.

h) Tåganmälan skall ske enl. följande:

klart-anmälan: »Klart 0 och följtåg 00 till N»,

»0 ut»-anmälan: »0 ut. Tåg 00 följer» samt, då följtåget avgår: »00 ut»,

»0 in»-anmälan: denna anmälan skall ske för båda tågen gemensamt sålunda: »0 in och följtåg 00 in i N».

Villkorlig klart-anmälan enl. § 59: 6 eller § 100: 3, andra stycket, får ej förekomma.

Anmälan »klart 0 endast till NN» enl. § 100: 5 A, skall utfärdas för båda tågen gemensamt. Då i sådant fall klart-anmälan skall inhämtas å gränsplats, skall den mottagas av tbfh å det framförgående tåget samt av denne mot kvitto tillställas lokps å nyssnämnda tåg och föraren å följtåget. Anmälan »0 in i NN» från gränsplats enl. § 100: 5 B skall även gälla båda tågen gemensamt; sådan anmälan skall avlätas av föraren å följtåget.

i) Vid ändring av tågens ordningsföljd i förhållande till andra tåg enl. § 77 eller § 78 skola båda tågens nummer nämnas i varje sådan förlägg- resp. låtorder samt varje vso och kvarhållningsorder, som ej är

avsedd att gälla endast det ena av de båda tågen. Om så ej skett, gäller ordern endast det av tågen ifråga, som angivits i ordern, och får anordningen med följtåg ej tillämpas å den sträcka, som beröres av mötesändringen resp. varå ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras.

j) Förläggande av möte för det framförgående tåget från tåganmälningstation till triangelstation eller obebakad driftplats enl. § 100: 7 får ej ske, förrän föraren å följtåget, innan detta utgår å den tåganmälningsträcka, på vilken den nya mötesplatsen är belägen, givits order å form. S 11 om att hans tåg ej får gå såsom följtåg på sträckan ifråga samt tl under rättats om att denna order kvitterats.

k) När anordningen med följtåg förfaller å viss sträcka på grund av order enl. i), vilken ej gäller följtåget, skall föraren å detta tåg därom underrättas å form. S11 genom tkl å begynnelsestationen för den sträcka, som beröres av tågföljdsändringen. När i dylikt fall ordern gäller följtåget men ej det framförgående tåget, skola tbfh och lokps å sistnämnda tåg lämnas enahanda underrättelse, varvid, om tåget ifråga redan avgått från nämnda station, denna skall begära underrättelsens ombesörjande genom den första station i tågets väg, där så kan ske.

Upphäver tl i annat fall än här nämnts tågs egenskap av följtåg eller inställes framförgående tåg, skola båda resp. det andra tåget underrättas om förhållandet å form. S 11 av vederbörlig ordergivningsstation eller, om underrättelsen ej kan lämnas genom ordergivningsstation, av den station tl bestämmer. Om i följtågs och framförgående tågs tidtabell angivits, att anordningen med följtåg ej skall tillämpas vid anordnande av visst annat tåg, skall, när sistnämnda tåg anordnas, underrättelse därom å form. S 11 lämnas tbfh och lokps å de förstnämnda båda tågen (se form. S 3).

l) Har bps ej underrättats om följtåg, som utgöres av extratåg, eller om att ett redan anordnat tåg skall gå såsom följtåg, då så bestämts genom särskild order av tl, skola bestämmelserna i § 82, tabellen, anm. 1 och 2, tillämpas beträffande följtåget.

m) När vid fall enl. § 83 eller § 84 först gående tåg nödgas stanna å linjen, skall tbfh, visande stoppsignal, skyndsamt bege sig mot följtåget; sedan detta bragts att stanna, må signalering, som enl. nämnda §§ kan vara erforderlig, ske för båda tågen gemensamt.

Mom. 8. a) Då rälsbuss med otjänstbart maskineri behöver framföras av annat fordon, får detta ske medelst dragande eller skjutande ensamt lok eller lokomotor eller annan rälsbuss, varvid bussen även då den skjutes skall vara sammankopplad med det fordon, som framför densamma. Sådant framförande får ske jämväl genom rälsbussens tillkoppling framför lok, som drager tåg. Då avhämtning av rälsbuss från plats å linjen sker på annat sätt än genom tåg, som befinner sig före eller efter rälsbussen på samma tåganmälningssträcka enl. mom. 7, skall förutom signaleringen enl. § 84 varsamhetssignal eller signalen »sakta» enl. § 32:7 visas i föreskriven ordning. Försiktighetsåtgärderna enl. § 100:11 e skola i tillämpliga delar iakttagas.

Vid tillkoppling till tåg skall rälsbussen skjutas mot tåget, sedan detta stannat i dess närhet, såvida ej i densamma befintliga resande efter anmodan urstigit.

b) ~~Då rälsbuss med eller utan resande framföres av annat fordon, får hastigheten utgöra högst 30 km/tim, dock med det undantag, som framgår av mom. 3 beträffande overksam rälsbuss, vilken under där angivna förhållanden drages av annan rälsbuss.~~

c) Då rälsbuss skall från plats å linjen skjutas av lok, som drager tåg, skall dettas tbfh och lokps å form. S 10 givas order dels i vederbörlig avdelning av formuläret enl. § 67:10 om att 0 in- resp. klart-anmälan för tåget ej kunnat erhållas, varvid tilläggas orden »Orsak: se nedan», dels i formulärets avdelning »annat besked» enl. formuleringen »Rälsbuss finnes å linjen vid kmp.... och skall av tåget införas till». Innan rälsbussen tillkopplats, får tåget å den berörda stationssträckan framföras med en hastighet av högst 40 km/tim.

d) Rälsbuss med tillkopplad släpvagn får ej skjutas av annat fordon.

Mom. 9. Då säkerhetsgrepp (se § 98:1) finnes, skall detta provas före varje tjänstgöringstur och vid byte av förarplats. Föraren får under inga omständigheter sätta säkerhetsgreppet ur funktion vid tågrörelse. Vid felaktighet å säkerhetsgreppet gälla bestämmelserna i § 98:6.

Kap. VII. Bestämmelser innefattande ändringar i säo att i angivna fall komma till tillämpning vid krig eller krigsfara.

§ 102.

Ändring nr 1.

*Ändring
av säo vid
tillämpning
av militär-
tidtabell
m. m.*

I § 6 I C 1 tillkommer sist följande mening:
Vid mörkläggning skall den rektangulära ljusöppningen vara täckt på det sätt, att två ofärgade ljuspunkter visas i lodrät linje.

~~*Ändring nr 2.*~~

~~I § 18 tillkommer under mom. 7 och mom. 12 följande:~~

~~Anm. Signalen "fara" bör ej givas vid luftskyddsberedskap.~~

Ändring nr 2.

Sist i § 19, avd. II, tillkommer följande:

Vid mörkläggning ävensom vid tillämpning av militärtidtabell skall slutsignal visas genom *en* lykta eller *en* skärm, uppsatt å vänstra sidan i tågets farriktning, när tågloket är enbemannat, eljest å högra sidan. Fast anbragta slutsignallyktor å motorvagnståg må dock användas å båda sidorna.

Ändring nr 3.

Sist i § 22 tillkommer följande:

Anm. Ang. tillhandahållande av tidtabeller vid tillämpning av militärtidtabell, intill dess tidtabellsböcker blivit utlämnade, se § 102, ändring nr 6.

Ändring nr 4.

I § 27 tillkommer ytterligare ett mom. enl. följande:

Mom. 9. Har banan belagts med stridsgas, skall den som observerat detta, härom skyndsamt underrätta tpx å den driftplats, där gasbeläggningen iakttagits, eller, om iakttagelsen gjorts å linjen, tpx å en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor. Finnes å berörd stationssträcka obehärad station utanför det gasbelagda området, skall underrättelsen lämnas även till denna, om så kan ske, och bevakning där upptagas. Tpx, som iakttagit eller underrättats om gasbeläggning, skall därom lämna meddelande, därest gasbeläggningen skett å linjen, till tpx å närmast bortomvarande station och, därest gasbeläggningen skett å egen station, till tpx å varje till stationen gränsande stationssträckas andra gränsstation samt i båda fallen även till tl. Varje station, som fått kännedom om gasbeläggning, berörande till stationen gränsande stationssträcka men ej stationen själv, skall inträda som tåganmälningsstation, om tåganmälningsskyldighet ej redan föreligger. Befinner sig tåg å stationssträcka, som beröres av gasbeläggning, på väg mot denna, skall tåget om möjligt stoppas å linjen och underrättas. Tåg får ej avsändas mot det gasbelagda området utan särskild order från tl. Tbfh och lokps å tåg, som från station skall avsändas mot gasbelagt område, skola å form. S 10 underrättas om gasbeläggningen.

Har gasbeläggningen drabbat behärad driftplats, skall, om driftplatsen får lämnas obehärad för tåg enl. § 87, bevakningen upphöra eller, om densamma ej får lämnas obehärad, en genomfartstågväg klargöras, allt under förutsättning — beträffande driftplats med anslutande linje (linjer) — att tåglägena medge vidtagande av dessa åtgärder.

Tl äger avgöra, om tåg må framföras genom gasbelagt område, ävensom bestämma, om uppehåll för trafikutbyte skall göras utanför det gasbelagda området eller om tåget skall framgå till nästa icke gasbelagda driftplats.

Vid tågs gång genom gasbelagt område skola alla dörrar, fönster, ventilationsanordningar o. d. vara väl tillslutna, varjämte föraren under skärpt uppmärksamhet

samhet på bana och signaler skall framföra tåget med för bansträckan och tåget självt gällande största tillåtna hastighet. Personal å ånglok skall därvid ha gasmask påtagen.

Så snart gasfaran upphört, skola de driftplatser, som enl. ovanstående lämnats meddelande om gasbeläggningen, samt tl underrättas.

Har tåg framförts genom ett med *senapsgas* belagt område, skall den rullande materielen snarast möjligt saneras enl. särskilt meddelade föreskrifter.

Äro såväl järnvägstelefon- som rikstelefonlinjerna (järnvägstelegraflinjerna) brutna, så att stationerna ej kunna komma i förbindelse med tl, skall avgörandet beträffande avsändande av tåg mot eller genom gasbelagt område samt om uppehåll för trafikutbyte utanför det gasbelagda området träffas av tkl å den ej gasbelagda tåganmälningsstation, som sist beröres av tåget, innan det framkommer till det gasbelagda området.

Ändring nr 5.

I §§ 33 och 34 tillkommer ett nytt mom. 8 resp. mom. 10 av följande lydelse:

Vid krig eller krigsfara skall förare av småfordon, då fordonet närmar sig bevakningsföremål (t. ex. bro, tunnelmynning e. d.), där han enl. erfarenhet eller inhämtad uppgift eller eljest kan förvänta, att skyddsbevakande militär- eller polispost finnes, hålla utkik efter denne samt nedbringa fordonets hastighet så, att det på event. stoppsignal av posten kan stanna c:a 25 m framför denne. Som stoppsignal skall härvid anses varje signal, tecken eller åtbörd mot fordonet att stanna, t. ex. »färdigställning», »anläggningsställning», uppsträckning av ena armen e. d. Färden fortsättes, sedan posten därtill lämnat medgivande, muntligt eller medelst lämpligt tecken eller åtbörd, t. ex. genom att posten vinkar till sig fordonet.

Kan småfordonsföraren, då fordonet nalkas bevakningsföremålet, ej upptäcka någon post, skall han under fortsatt utkik bibehålla den nedsatta hastigheten c:a 40 m bortom bevakningsföremålet. Uteblir

stoppsignal från post enl. ovanstående, må färden där-
efter fortsättas som vanligt.

Anm. Skulle bevakningspost giva signal liknande i såo fastställda signaler »varsamhet», »klart», »framåt» e. d., kan densamma ej med säkerhet förutsättas äga sin innebörd enl. såo. Till posten bör ej givas sådan järnvägs-signal, om vars innebörd han måste anses sakna känne-dom.

Ändring nr 6.

I § 35 tillkommer efter mom. 3 följande:

Mom. 3 a. Vid tillämpning av militärtidtabell skola, intill dess tidtabellsböcker blivit utlämnade, grafiska militärtidtabeller i stället användas, dock med följande undantag. Till tbfh och lokps skola tidtabeller utlämnas för varje (även ordinarie) tåg på sätt i § 36:2 är föreskrivet för extratåg, men utfärdade på sätt nedan anges. Till sådan bps, vilken enl. beprövande av vederbörande biö anses ej lämpligen böra tilldelas grafiska militärtidtabeller, skola i stället utlämnas av biö upprättade tågordningar för resp. bansträckor.

Beträffande de grafiska militärtidtabellerna gäller i dylikt fall vad i mom. 1 stadgats ang. tillhandahållande av tidtabellsbok, kvittering av dylik bok och tillhandahållande av tågordning. Avskrift av tågordningen skall dock ej insändas till ti, enär sådan enl. särskilt givna föreskrifter utarbetats och insänts för granskning redan innan militärtidtabellen skall tilllämpas.

Tidtabell, som tillställs tbfh och lokps, skall bestå av avskrivet eller mångfaldigat exemplar av den i manuskript till tidtabellsboken intagna tidtabellen för tåget.

Ändring nr 7.

Anm. till § 36:1 erhåller nr 1. Efter densamma tillkommer följande:

Anm. 2. Vid tillämpning av militärtidtabell kommer under a) nämnd order att i regel meddelas å form. S 5 mt. I så fall behöver form. S 6 ej användas vid kvittering av orden.

Ändring nr 8.

Anm. till § 36: 2 erhåller nr 1. Efter densamma tillkommer följande:

Anm. 2. Vid tillämpning av militärtidtabell sker delgivning av å form. S 5 mt given order genom utdrag å form. S 5, varvid å raderna för anmärkningar angivas transportnummer, tågsättslitt. etc. enl. tl order. Beträffande överlämnande till tbfh och lokps av tidtabeller för extratåg, se § 102, ändring nr 6.

Ändring nr 9.

Anm. till § 37: 1 erhåller nr 1. Efter densamma tillkommer följande:

Anm. 2. Ti må undantagsvis bemyndiga tkl att giva order om påskjutning även å längre avstånd än del av stationssträcka. Underrättelse enl. mom. 2., andra stycket, skall i sådant fall lämnas skriftligen.

Ändring nr 10.

Till § 39: 3 fogas följande:

Anm. Vid tillämpning av militärtidtabell må i tåg av bromsgrupp G vid en hastighet av 51—60 km/tim medföras högst 120 axlar, även om tåget ej är enbart genomgångsbromsat.

Ändring nr 11.

I § 41 tillkommer följande:

Mom. 8. Vid tillämpning av militärtidtabell kunna utan hinder av bestämmelserna i mom. 1, näst sista stycket, och mom. 4 särskilda s. k. loktåg framföras, jämväl med däri inkopplade andra fordon än lok.

Tåg med mer än två lok, kopplade intill varandra eller åtskilda av mindre än 14 axlar under andra fordon än lok, må ej framföras över bro eller viadukt med spann av större längd, mätt mellan upplagspunkterna, än 35 m, utan tåget skall vid sådan plats isärkopplas samt högst två lok i sänder framföras över bron eller viadukten med ett avstånd av omkring 100 m mellan varje lokpar.

Ändring nr 12.

I § 43: 6 a tillkommer följande:

Vid tillämpning av militärtidtabell må i undantagsfall tvåaxlig vagn med minst 4,3 m hjulbas kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim.

Ändring nr 13.

Till § 53: 2 fogas följande:

Anm. Vid mörkläggning skall tiden för tändningen av med elektriskt ljus försedda signaler beträffande infartssignal avkortas till 10 min, innan tåg skall framgå, och beträffande utfartssignal, som kan släckas oberoende av infartssignal, till 5 min, dock att beträffande genomfartståg utfartssignal skall hållas tänd samma tid som för tåget gällande infartssignal. Sedan tåg expedierats och signalering ej längre erfordras, skola här nämnda signaler släckas. Vad här sagts om huvudsignaler gäller ej bandel med automatisk linjeblockering.

Till § 53: 3 fogas följande:

Anm. Vid mörkläggning skola växelkytor hållas släckta. Lyktor i spårspärrsignaler skola vid växlingsrörelse hållas tända kortast möjliga tid och till minsta möjliga antal enl. stf bestämmande. Lyktor i spårspärrsignaler i tågväg skola ej hållas tända under längre tid, än som oundgängligen erfordras.

Till § 53: 4 fogas följande:

Anm. Vid mörkläggning skola vattenkranlyktor vara släckta. Vattenkran skall vara låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

Ändring nr 14.

I § 55: 6 tillkommer efter tredje stycket följande:

Anm. Vid tillämpning av militärtidtabell kan i föregående båda stycken nämnd föreskrift av tl utfärdas genom särskild order.

Ändring nr 15.

Till § 64: 2 fogas följande:

Vad i detta mom. bestämts utgör ej hinder mot att vid flyganfall eller annan fara för livet utrymma även annat lok än som i andra stycket nämnts. Innan ånglok lämnas obemannat, skall tillses, att vattenståndet i pannan är högt, och förbränningen i fyren dämpas. Måste loket lämnas obemannat avsevärd tid, skall med lämpliga tidsmellanrum tillsyn och skötsel ombesörjas, när detta kan ske på grund av att faran synes vara minskad.

Ändring nr 16.

Till § 69: 5 fogas följande:

Anm. Om vid mörkläggning signalbild ej kan iakttagas med erforderlig tydlighet, skall förutsättas, att stoppsignal visas, och hastigheten avpassas därefter, tills visshet vunnits, även om detta vållar tågförsening.

Ändring nr 17.

Till § 101: 7 fogas följande:

Bestämmelserna i detta mom. få vid mörkläggning ej tillämpas under tid, då användning av nattsignaler erfordras.

*Ändring nr 18.***Tågrörelsen under flyglarmtillstånd.**

Ang. delgivning till tbfh och lokps av »flyglarm» resp. »flyglarm upphör» gäller vad därom är särskilt stadgat (se Allmänna skyddstjänstbestämmelser, del II).

Under flyglarmtillstånd måste trafiken med alla medel upprätthållas som vanligt, även då fara för flyganfall föreligger. Tågen skola därför expedieras och framföras i möjligaste mån planenligt. Därvid skall följande särskilt iakttagas.

A. Å larmad *driftplats* (även obebakad) skall tåg, som är klart för avgång, avsändas snarast möjligt. I förekommande fall må tåget därvid — oavsett bestämmelserna i § 67: 6 — avsändas före den i tidtabellen bestämda tiden, varvid vederbörlig underrättelsestation dock dessförinnan om möjligt skall underrättas i och för event. underrättelse till B-fordon enl. § 34: 3. Då tåg sålunda avsändes för tidigt från tåganmälningsstation, måste likväl bestämmelserna i § 59 eller i förekommande fall bestämmelserna i § 67: 10 iakttagas. Ändring av tågens ordningsföljd får ej på grund av vad här sagts ske utan iakttagande av därom gällande föreskrifter (jfr § 75: 2

samt § 102, ändring nr 17). Finnes, då »0 in i N» enl. § 67: 10, punkt 2), ej kunnat erhållas för föregående tåg i samma riktning, anledning misstänka, att detta på grund av flyganfall uppehålls på linjen, skall, om det efterföljande tåget likväl måste utsändas, nämnda förhållande anges i ordern på form. S 10, avd. 6.

Kan tåg med resande icke avsändas som nyss sagts (på grund av hinder å bansträckan eller av annan anledning), skall det förberedas till utrymning, vilken dock i regel ej bör ske, förrän flyganfall synes vara direkt förestående eller »anfallslarm» (där sådant enligt delgiven planläggning förekommer) givits.

Tåg lastat med explosiva eller eldfarliga ämnen skall om möjligt föras avsides.

B. Å larmad *sträcka* (linje) skall tåg framföras med eljest förekommande hastighet utom i följande fall, nämligen

a) då tåget nalkas större bro eller annan plats å banan, som lokps anser utgöra sannolikt anfallsmål,

b) då fientlig flygare upptäcks samt

c) då lokps erfarit eller har skäl misstänka, att flyganfall ägt rum mot närmaste sträcka eller driftplats i tågets väg.

I nämnda fall skall hastigheten begränsas till vad föraren prövar erforderligt med hänsyn till tågets säkra framförande, med beaktande i förekommande fall av skyddsbevakande personals signalering eller anvisningar.

Tps skall under tågets gång genom spaning söka utröna, huruvida flyganfall riktas mot tåget. I så fall skall tåget stoppas på för dess utrymmande lämplig plats med möjligast skyddande terräng och skall med lokvisslan såsom signal för utrymningen givas signalen »flyglarm» (upprepade korta ljud). När återinstigning i vagnarna anses kunna ske, skall detta signaleras med lokvisslan medelst signalen »faran över» (en lång utdragen signal). Tåget skall därefter fortsätta, så snart ske kan.

Ändring nr 19.

Äro såväl järnvägstelefon- som rikstelefonlinjerna (järnvägstelegraflinjerna) brutna, så att stationerna ej kunna komma i förbindelse med tl, skall följande gälla.

§ 29 och § 30: 5.

Tl befogenhet att medge bandisposition och C-arbete skall övertagas av tpx vid den station, som mottagit framställning enl. form. S 1 resp. S 2.

Kan nämnde tpx ej komma i förbindelse med tpx vid den berörda bansträckans andra gränsstation, får medgivande ändock lämnas, men skall i sådant fall vid såväl bandisposition som C-arbete skyddssignalering anordnas enl. § 27, varvid uppsättande av ban-signaltavlor dock alltid skall ske redan då knalldosorna utläggas och vakt, om möjligt, finnas tillstädes hela tiden.

§§ 35 och 36.

Måste extratåg framföras, skall detta ske under form av bandisposition, varvid, om tkl ej kunna komma i förbindelse med varandra, en signalgivare, visande stoppsignal, skall färdas omkring 700 m före tåget. Om inställande av tåg måste ske, skall tpx vid den station, dit tåget framgått, underrätta övriga driftplatser i tågets väg enl. form. S 5, om erforderligt genom bud (småfordon, bil, cykel eller till fots).

§ 51: 2.

Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, får körsignal ej givas i förväg utan först sedan signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket.

§§ 77 och 78.

Uppstår försening, så att tkl anser, att ändring av ordningsföljden mellan tåg bör ske, skall, förutsatt att tl ej kunnat anträffas under de senaste 20 minuterna, dennes order om tågföljdsändring ej avvaktas utan i stället förfaras enl. vad nedan sägs.

Vid ändring av möte (§ 77) skall tkl å den tåganmälningstation, som ligger närmast den förutvarande mötesstationen, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, varvid bestämmelserna i § 67:10 alltså träda i tillämpning, skall vso sändas med bud (jfr §§ 35 och 36 ovan).

Vid större försening kan möte på ovan angivna sätt flyttas flera tåganmälningsträckor, men varje tåganmälningstation skall då avlåta vso till närmaste dylik station efter samråd med tkl därstädes.

Vid ändring av förbigång (§ 78) skall tkl å den tåganmälningstation, där den ändrade ordningsföljden mellan tågen skall börja, avlåta vso. Kunna tkl ej komma i förbindelse med varandra, varvid bestämmelserna i § 67:10 alltså träda i tillämpning, skall vso ej avlåtas, utan skola stationerna vid tågens intagande vara beredda på att en omkastning av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning kan ha ägt rum (jfr § 51:2 ovan).

§ 81.

Till denna § tillkommer ytterligare ett mom. enligt följande:

Mom. 8. Uppkommer hinder för användande av det ena huvudspåret å stationssträcka vid dubbelspårig bandel, skall, om tågläget så kräver, tpx vid den av gränsstationerna, varifrån tåg vid dubbelspårsdrift utgår på det användbara huvudspåret, med tl befoget anordna enkelspårsdrift å sistnämnda spår på stationssträckan och därom utfärda enkelspårsorder enl. § 81. Kunna berörda ordergivnings- och under rättelsestationer ej delges orden, skall den andra gränsstationen underrättas därom.

Äro telefonförbindelserna brutna även mellan gränsstationerna för sträckan, skall enkelspårsordern befordras med bud (jfr §§ 35 och 36 ovan).

§ 101:7.

Bestämmelsen i § 101:7 sist i stycket b) skall beaktas.

~~Ändring nr 16.~~

Till § 69: 5 fogas följande:

Anm. Om vid mörkläggning signalbild ej kan iakttagas med erforderlig tydlighet, skall förutsättas, att stoppsignal visas, och hastigheten avpassas därefter, tills visshet vunnits, även om detta vallar tågkörning.

~~Ändring nr 17.~~

Till § 101: 7 fogas följande:

Bestämmelserna i detta mom. få vid mörkläggning ej tillämpas under tid, då användning av nattsignaler erfordras.