Förslag

till

Förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik

jämte

motiv.

Förslag

till

förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik.

I. Förklaringar.

1 §.

Med linjen förstås hufvudspåret mellan stationernas spårområden. *Linjen.*

2 §.

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

En stations spårområde skall hafva sin gräns mot linjen vid stationens hufvudsignal å samma linje. Är denna signal uppställd innanför yttersta växeln, skall gränsen vara vid spetsarna af nämnda växel.

3 §.

Med hållplats förstås sådant utan sidospår försedt ställe å linjen, där bantåg göra uppehåll för persontrafik. *Hållplats och lastplats.*

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

4 §.

Blockpost. Med blockpost förstås plats, där fast signalinrättning är uppställd för att betrygga flera tågs samtidiga rörelse i samma riktning på samma spår mellan två grannstationer eller inom en stations spårområde.

5 §.

Tåg. Med tåg förstås ej blott vanligt bantåg utan äfven 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, hvilka utan särskild order anordnas enligt gällande tjänstgöringstidtabell;

extratåg, hvilka anordnas på särskild order antingen enligt gällande tjänstgöringstidtabell eller ock enligt tillfällig tidtabell;

arbetståg, hvilka äro afsedda för arbeten på banan och som fritt få röra sig fram och åter inom visst begränsadt område.

6 §.

Tågväg. Med tågväg för visst tåg förstås det eller de spår inom en stations spårområde, som tåget skall begagna för ingående å och utgående från stationen.

7 §.

Med stationsrörelse förstås hvarje rörelse med järnvägsfordon, som sker under stationspersonals ledning för flyttning af fordonen å stationens spår. *Stationsrörelse.*

8 §.

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

9 §.

Med dubbelspårig bana förstås sådan med två spår utrustad bana, å hvilken hvartdera spåret trafikeras i endast en tågriktning. *Dubbelspårig bana.*

10 §.

Med dag förstås i denna förordning tiden från solens uppgång till dess nedgång, med natt den återstående delen af dygnet. *Dag- och nattsignaler.*

För dag föreskrifna signaler kallas dagsignaler, för natt föreskrifna nattsignaler.

II. Signaler.

a) Signalmedel, allmänna bestämmelser.

11 §.

Signalmedel äro: *Signalmedel.*

1:o) *fasta signalinrättningar:*

semafor,

skifsignal,

försignal;

2:o) *signalredskap:*
signalflagga,
signalgifvarens armar,
handsignallykta,
signaltafla,
signalskärm,
signallykta,
knalldosor,
signalpipa,
signalhorn,
hvissla,
ringklocka.

12 §.

Fast signalinrättning. Fast signalinrättning skall vara så uppställd, att hvarje med densamma gifven signal tydligt kan urskiljas af den, som skall ställa sig signalen till efterrättelse.

13 §.

Förändring af fast signalinrättning. Fast signalinrättning får icke uppföras, förändras eller indragas, utan att vederbörande personal blifvit genom skriftlig eller tryckt order därom underrättad.

14 §.

Tillsyn å signalmedel. Hvar och en, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att detta är i brukbart skick, och, om så icke är förhållandet, föranstalta om åtgärd för dess iståndsättande. Han är äfven ansvarig för att signalredskap är till hands, då det skall användas.

15 §.

Signals gifvande.

Signal skall gifvas med omsorg och i noggrann öfverensstämmelse med föreskrifterna i denna förordning.

Ingen annan signal får användas än sådan, som genom denna förordning är fastställd.

16 §.

Signals åtlydnad.

Signal skall åtlydas, vare sig orsaken till densamma är känd eller icke.

17 §.

Användning af nattsignaler under dagen och af knalldosor.

Nattsignaler skola jämväl användas under dagen, då vid skymning, dagning eller vissa väderleksförhållanden dagsignalerna icke kunna tydligt skönjas.

I tunnlar skola nattsignaler användas såväl dag som natt; dock behöfva signallyktor å tåg icke tändas i tunnlar, som äro kortare än 500 meter.

Knalldosor skola alltid komma till användning, då stoppsignal skall visas för tåg å linjen såväl vid tät dimma som ock i öfrigt vid tillfällen, då andra stoppsignaler icke kunna tydligt skönjas.

b) Linjen och stationer.

18 §.

Signalmedel å linjen och stationer.

För linjen och stationer begagnas följande signalmedel:

semafor, bestående af en mast, å hvars öfre del äro anbragta en eller flera tvärs för banan rörliga vingar, målade röda eller röda och hvita på den sida, med hvilken signal gifves, och hvita på den andra sidan, samt ett lika antal lyktor, åt hvilkas ljus kan gifvas rödt och grönt sken;

skifsignal, bestående af en mast, hvarå är anbragt en plåt sålunda, att plåten kan vändas tvärs för eller längs med banan. Plåten skall vara målad röd på den sida, med hvilken signal gifves, och hvit på den andra sidan. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en lykta, som kan visa rödt och grönt sken;

Semaforer och skifsignaler benämnas, då de användas för linjen och tågvägar, »hufvudsignaler» och, då de användas för andra spår, »manöversignaler».

försignal, bestående af en stolpe, hvarå är anbragt en plåt, som är rörlig kring en vågrät axel samt så sammankopplad med en hufvudsignal, att den på förhand angifver, huruvida från hufvudsignalen visas kör- eller stoppsignal. Plåten skall på den sida, med hvilken signal gifves, vara målad grön och hvit. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en lykta, som kan visa grönt och ofärgadt sken;

signalflagga med röd duk;

signalflagga med grön duk;

signalgifvarens armar;

handsignallykta, hvarmed kan visas rödt, grönt och ofärgadt sken;

signaltafla, röd på ena sidan och hvit på den andra; och

signaltafla, grön på ena sidan och hvit på den andra: vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete;

signalskärm, röd: på grind, vägbom o. d.;

signallykta,

med rödt sken åt två motsatta sidor och med ofärgadt sken åt de båda öfriga sidorna: vid grind och vägbom samt på vattenkastare,

med rödt eller grönt sken åt en sida och med ofärgadt sken åt den motsatta sidan: vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete,

med särskilda signalbilder och hvitfärgadt eller ofärgadt sken åt olika sidor: vid växlar och spärrbommar;

knalldosor, bestående af kapslar, fyllda med explosivt knallämne;

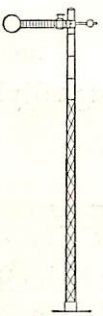
signalpipa;

signalhorn.

19 §.

Stoppsignal, eller signal att tåg skall stanna, gifves på något af följande sätt: *Stoppsignal.*

a) *under dagen:*

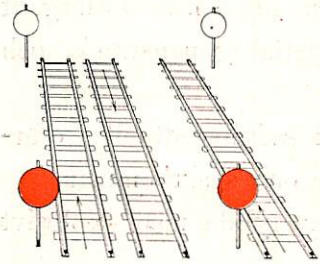


med semafor genom en vinge, synlig från tåget till vänster om masten samt ställd vågrät;

med skifsignal genom plåten, vänd tvärs för banan och visande röd sida mot tåget;

med röd signalflagga, utvecklad;

med signalgifvarens båda armar, sträckta uppåt;

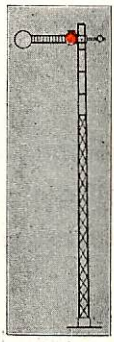


med signaltafla, placerad tvärs för banan och med röd sida vänd från den del af banan, som tåget ej får passera;

med röd signalskärm; samt

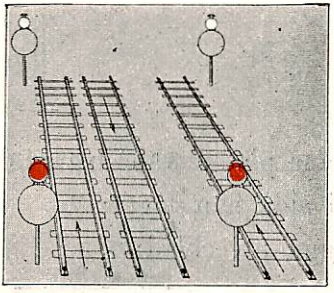
med knalldosor, fästade på rälen

b) *under natten:*



med det röda skenet från semafors eller skifsignals lykta;

med det röda skenet från handsignallykta eller signallykta;

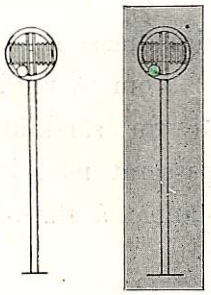


med ofärgadt sken eller sken af hvad färg som helst, fördt flera gånger upp och ned;

med knalldosor, fästade på rälen.

Stoppsignal, som af stationsföreståndare gifves åt tåg, som inkommit å station, skall utföras under dagen med röd signalflagga och under natten med handsignallyktas gröna sken, om tåget enligt tidtabellen skall göra uppehåll å stationen, men eljest med handsignallyktas röda sken, fördt upp och ned.

Om hufvudsignal är förbunden med försignal, angifver denna därigenom, att dess plåt är ställd tvärs för banan och dess lykta under natten visar grönt sken, att hufvudsignalen är ställd till stopp.



20 §.

Tågs stannande för stoppsignal.

För stoppsignal, gifven från hufvudsignal, skall tåg stanna före ankomsten till signalmasten; dock med iaktagande att vid infart till station eller lastplats tåget skall, om hufvudsignalen är uppställd innanför eller invid yttersta växeln, stanna omkring 100 meter utanför denna växel.

För annan stoppsignal skall tåg stanna så fort ske kan, efter det stoppsignalen synts eller hörts.

21 §.

Hufvudsignals ställande från »stopp» till »kör» och återställande till »stopp».

Hufvudsignal skall visa stopp och försignal, där sådan finnes, tillkännagifva detta, utom då tåg får framsläppas.

Signal till tågs framsläppande skall, om hinder ej förefinnes, med nedan stadgade undantag gifvas för ankommande tåg omedelbart eller högst 10 minuter före tågets väntade ankomst, och för stillastående tåg omedelbart innan detsamma skall sättas i gång. Vid station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, skall emellertid för ankommande tåg signal till dess framsläppande gifvas omedelbart efter det tåget gifvit signalen »tåg kommer».

Har signal till tågs framsläppande gifvits från hufvudsignal, skall denna åter ställas till stopp,

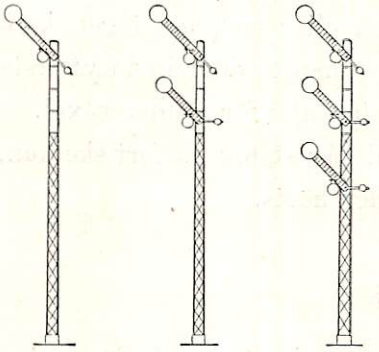
om förregling icke är anordnad: så snart tåget passerat signalmasten eller dessförinnan stannat å station; och

om förregling är anordnad och såvida icke annorlunda är för särskildt fall föreskrifvet: så snart tåget antingen passerat med hufvudsignalen förreglade växelgrupper eller stannat å station.

22 §.

Körsignal. *Körsignal*, eller signal att hinder för tågs gång icke finnes, gifves på något af följande sätt:

a) *under dagen:*



med semafor medelst en eller flera vingar, synliga från tåget till vänster om masten samt ställda i 45° vinkel uppåt;

Vid semafor med flera vingar på samma sida om masten betyder för ankommande tåg:

1:o) den öfversta vingen, ställd i 45° vinkel uppåt, att tåget intages på det vid ingången rakaste spåret;

2:o) den öfversta och näst öfversta vingen, samtidigt ställda i 45° vinkel uppåt, att tåget intages på ett första sidospår;

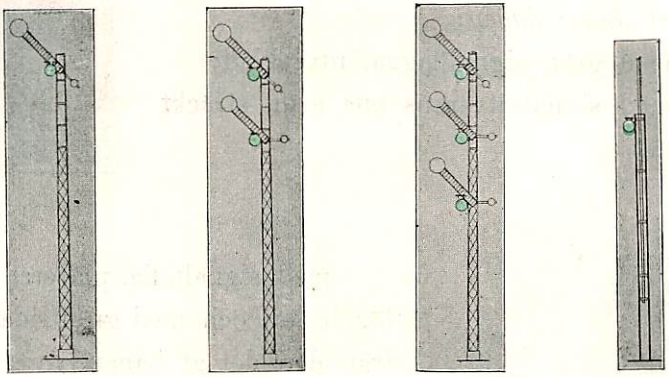
3:o) den öfversta och de närmaste båda vingarna, samtidigt ställda i 45° vinkel uppåt, att tåget intages å ett andra sidospår o. s. v.;

med skifsignal medelst plåten, vänd längs banan;

af bevakande vakt genom intagande af militärisk gifaktställning vid sidan af banan, därvid signalflagga hålles hoprullad längs högra armen;

b) *under natten:*

med det gröna skenet från semafors eller skifsignals lykta eller lyktor, hvarvid å semafor med flera lyktor



antalet under hvarandra fästade lyktor, som samtidigt visa grönt sken, har för ankommande tåg med afseende å det spår, hvarpå tåget intages, samma betydelse som antalet vingar under dagen;

af bevakande vakt med handsignallyktas ofärgade sken, hållet stilla.

Användes vid utfart från station semafor med flera vingar på samma sida om masten till betecknande af olika

vägar för tåg, gäller hvad järnvägens styrelse därom särskildt stadgar.

Om hufvudsignal är förbunden med försignal, angifver försignalen därigenom, att dess plåt är nedfälld i vågrätt läge och dess lykta under natten visar ofärgadt sken, att körsignal visas från hufvudsignalen.

23 §.

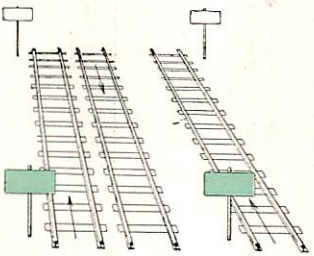
Varsamhets-signal.

Varsamhetssignal, eller signal att tåg skall gå med minskad hastighet, gifves på något af följande sätt:

a) *under dagen:*

med grön signalflagga, utvecklad;

med signalgifvarens ena arm, sträckt uppåt;

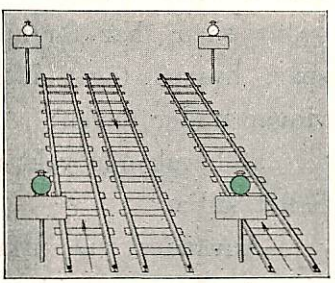


med signaltafla, placerad tvärs för banan och med grön sida vänd från den del af banan, hvarå varsamhet skall iakttagas;

b) *under natten:*

med handsignallyktas gröna sken, hållet stilla;

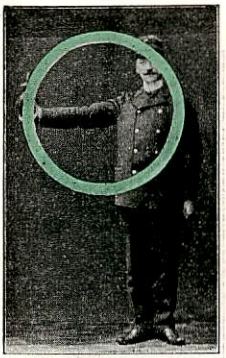
med det gröna skenet från signallykta, föreskrifven vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete.



24 §.

1 mom. *Afgångssignal*, eller signal att tåg skall afgå från station, gifves: *Afgångs-signal.*

a) *under dagen:* med signalgifvarens ena arm, vågrätt utsträckt;



b) *under natten:* med handsignallyktas gröna sken, fördt i cirkel.

Å utgångsstation, eller då tåget stannat å station, gifves dessutom såväl under dagen som under natten signal med ett långt ljud ur signalpipa.

2 mom. Får tåg, som stannat å linjen för »stopp» från bevakad hufvudsignal, åter sättas i gång, skall tillstånd därtill gifvas medelst körsignal från hufvudsignalen.

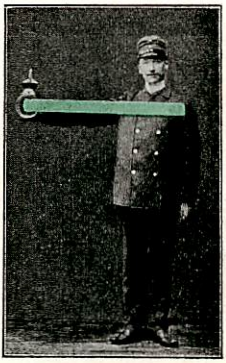
Har tåg stannat å linjen för »stopp» från obevakad hufvudsignal eller af annan anledning, skall, då tåget åter får igångsättas, afgångssignal af tågbefälhafvaren gifvas på sätt under a) och b) i 1 mom. af denna § sägs.

25 §.

»Klart efter.» *»Klart för tågs afgång.»*

Signal af tågbefälhafvare till stationsföreståndare, att linjen är klar åt det håll, hvarifrån tåget kommit, (*klart efter*) gifves:

a) *under dagen:* med signalgifvarens ena arm, vågrätt utsträckt;



b) *under natten:* med handsignallyktas gröna sken, långsamt fördt upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter.

På enahanda sätt gifves signal af tågbefälhafvare till stationsföreståndare och mellan tågpersonalen inbördes, att det, i hvad på signalgifvaren ankommer, är klart för tågs afgång.

26 §.

Signaler för järnvägsfordon, som ej äro att hänföra till tåg.

För järnvägsfordon, som icke äro att hänföra till tåg, gälla, i den mån bestämmelserna om signaler för stationsrörelser icke äro därå tillämpliga, samma signaler som för tåg utom sådana, som gifvas från fast signalinrättning.

27 §.

Signallyktor vid spårväxlar och spärrbommar angifva genom olika signalbilder mot den svartmålade lyktans stomme under såväl dag som natt de olika lägen, växeln eller spärrbommen intager. *Växellyktor o. d.*

Signalbilderna äro följande:

1:o) *för enkla växlar:*

a) vid gång mot växeln,

då växeln ligger till stamspåret: en fyrsidig, hvitfärgad bild; och

då växeln ligger till sidospår: en snedt nedåt ställd, hvitfärgad pil, hvars spets angifver, till hvilken sida om stamspåret växeln leder; samt

b) vid gång med växeln,

då växeln ligger till stamspåret: en tresidig, hvitfärgad bild; och

då växeln ligger till sidospår: en rund, hvitfärgad bild;

Vid korsningsväxel användes för hvarje till sådan hörande enkel växel signalbild på sätt för enkla växlar är stadgadt.

2:o) *för spärrbommar:*

a) då spärrbommen ligger öfver spåret: en korsformad, hvitfärgad bild; samt

b) då spärrbommen ligger längs med spåret: en fyrsidig, ofärgad bild.

28 §.

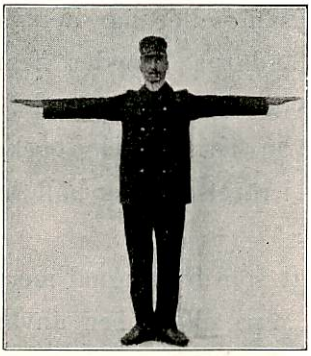
Signaler för stations-rörelser.

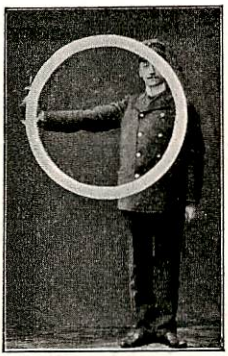
1 mom. Signaler för stationsrörelser gifvas med signalflagga, signalgifvarens armar, handsignallykta, signalpipa samt signalhorn. Dessa signaler, af hvilka de med signalpipa och signalhorn endast få användas i förening med någon af de öfriga, äro följande:

Stopp! gifves med signalflagga, signalgifvarens armar eller handsignallykta på sätt i 19 § föreskrifves, samt såväl dag som natt med pipa eller horn medelst tre korta ljud (• • •);

Sakta! gifves under dagen med signalgifvarens ena arm, sträckt uppåt, under natten med handsignallyktas gröna sken, hållet stilla, samt såväl dag som natt med pipa eller horn medelst ett kort ljud (•);

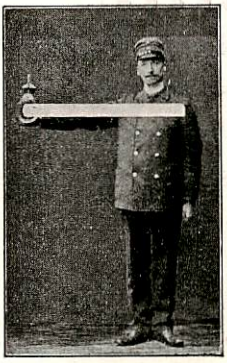
Framåt! gifves under dagen med signalgifvarens båda armar, vågrätt utsträckta, under natten med handsignal-





lyktas ofärgade sken, långsamt fördt i cirkel, samt såväl dag som natt med pipa eller horn medelst ett långt ljud (▬);

Back! gifves under dagen med signalgifvarens ena arm, långsamt förd upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter, under natten med handsignallyktas ofärgade



sken, långsamt fördt upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter, samt såväl dag som natt med pipa eller horn medelst två långa ljud (▬ ▬);

»Framåt» betyder, att lokomotivet skall draga vagnarna;

»Back» betyder, att lokomotivet skall skjuta vagnarna;

Är lokomotivet ensamt eller har det vagnar tillkopplade vid båda ändarna, betyder »framåt», att lokomotivet skall sättas i rörelse åt det håll, hvaråt dess framände är riktad, och »back», att lokomotivet skall sättas i rörelse åt det håll, hvaråt dess bakände är riktad;

Skjuts! gifves på samma sätt som backsignal men med hastigare signalrörelser samt, då pipa eller horn användes, genom signalen flera gånger upprepad;

»Skjuts», hvilken signal ej får gifvas i det fall, att lokomotivet medför vagnar vid båda ändarna, betyder hastig backrörelse med vagnar, af hvilka en eller flera äro afkopplade.

2 mom. För att påkalla uppmärksamhet, gifves *larmsignal* med pipa eller horn medelst många korta ljud (● ● ● ● ● ● ●).

Signal: *Växling tillåten* gifves med pipa eller horn medelst ett långt och ett kort ljud (▬ ●).

Omläggning af växel begäres med pipa eller horn medelst ett kort och ett långt ljud (● ▬).

29 §.

Förbud mot stationsrörelser.

Förbud mot stationsrörelser å viss spårgrupp eller visst spår gifves från manöversignal eller med användande af signaltaflor eller signallyktor i enlighet med bestämmelserna i 19 §.

c) Tåg och järnvägsfordon, som icke äro att hänföra till tåg.

30 §.

Signalmedel å tåg.

Å tåg begagnas följande signalmedel:
Hvissla,
Ringklocka,
Signallyktor med rödt, grönt och ofärgadt sken,
Signalskärm, röd,
Signalskärm, hvit med rödt kors,
Signalskärm, hvit,
Signalflagga med röd duk,
Signalflagga med grön duk,
Signalgifvarens armar, samt
Handsignallykta, hvarmed kan visas rödt, grönt och ofärgadt sken.

31 §.

Signaler med hvissla och ringklocka.

Med hvissla å lokomotiv eller motorvagn gifvas följande signaler, nämligen:

1:o) »*Gif akt!*»: ett kort ljud (•):

a) då tåg med genomgående bromsinrättning skall sättas i gång eller stoppas;

b) då tåg får passera station såsom svar å gifven afgångssignal;

c) då under tågs gång lindrig bromsning påkallas;

d) vid stationsrörelse såsom svar på signal;

e) då ensamt lokomotiv eller ensam motorvagn skall sättas i gång eller stoppas;

2:o) »*Bromsa kraftigt!*»: tre korta ljud (● ● ●): då kraftig bromsning påkallas och således alltid, då tåg, som icke har genomgående bromsinrättning, skall stoppas;

3:o) »*Lossa bromsarna!*»: ett långt och ett kort ljud (▬ ●):

a) då bromsning af tåg ägt rum och lokomotivföraren påkallar bromsningens upphörande;

b) då tåg, som icke har genomgående bromsinrättning, skall sättas i gång;

4:o) »*Tåg kommer!*»: ett långt ihållande ljud (▬):

a) då tåg nalkas station eller annat ställe, som skyddas af hufvudsignal;

b) då tåg nalkas tunnel, kurva i djup skärning eller större vägöfvergång i banans plan, mot hvilken utsikten är skymd;

c) då människor synas i spåret framför tåget;

5:o) *Larmsignal:* många tätt upprepade korta ljud (● ● ● ● ● ● ●);

Denna signal afser att tillkalla arbetsbiträde och får endast användas, då skyndsamhet är af nöden.

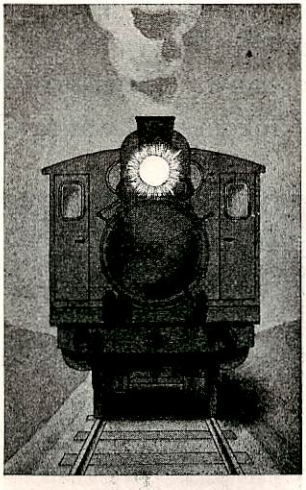
Signalerna »gif akt» resp. »tåg kommer» kunna i de under 1:o a) och e) resp. 4:o b) och c) omnämnda fall jämväl gifvas genom ringning med ringklocka.

32 §.

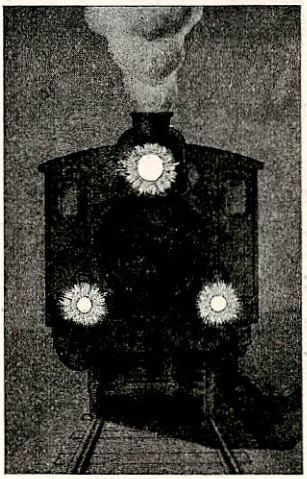
Signallyktor å tåg.

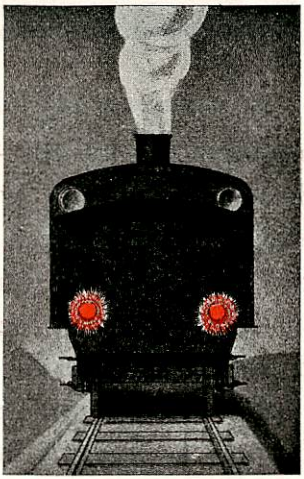
1 mom. Signallyktor skola under natten och i tät dimma vara anbragta å tåg på följande sätt:

Å lokomotivets framände skola, med det undantag som i 34 § sägs, finnas antingen två lyktor med ofärgadt



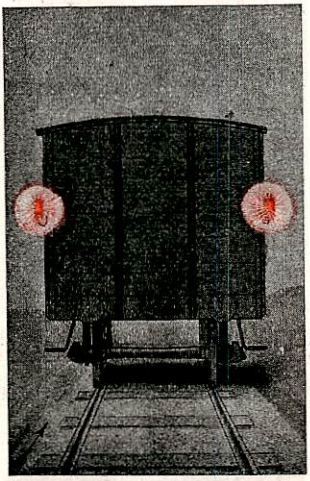
sken framåt eller en enda centralt och högt fästad stor lykta, likaledes med ofärgadt sken framåt, med rätt dock

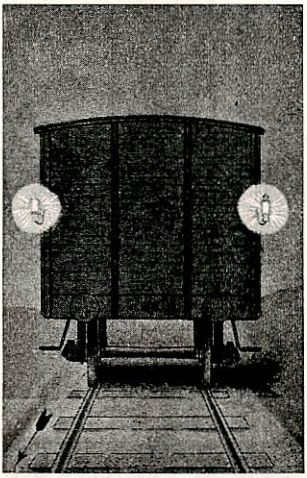




att, där så finnes lämpligt, hafva nämnda tre lyktor samtidigt tända, och å lokomotivets bakände två lyktor med rödt sken bakåt.

Då lokomotivet drager tåget, skola å det sista fordonet finnas två lyktor med rödt sken bakåt samt ofärgadt sken framåt, och då lokomotivet skjuter tåget, skola å det främsta fordonet finnas två lyktor med ofärgadt sken såväl framåt som bakåt. Dessa lyktor skola vara så anbragta, att deras mot lokomotivet vända sken kan därifrån iakttagas.





Användes för tåg, hvars lokomotiv *drager* vagnar, förstärkningslokomotiv till skjutning, föranledes häraf ej någon ändring i sättet för lyktornas anbringande å tåget. Å förstärkningslokomotivet skola föras lyktor såsom för lokomotiv här ofvan är föreskrifvet; och skola dessa lyktors sken icke förändras, om lokomotivet återgår från linjen, men väl om det återgår från station.

Med lokomotivets framände enligt denna § förstås den ände, som är främst i farriktningen.

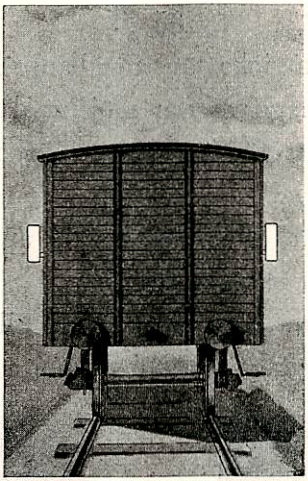
Då snöplog går främst i tåg, skola de lyktor, som äro vända åt plogen, uppsättas så högt, att de synas öfver plogen, och få, om sådant är härför nödvändigt, uppsättas på själfva plogen.

2 mom. Vid stationsrörelser af tåg och sådana rörelser å linjen, som ske under skydd af föreskrifna stoppsignaler, äfvensom vid sådan backning af tåg, som måste ske vare sig till undvikande af fara eller under de förhållanden, hvarom i 98 § sägs, skola lyktorna bibehållas oförändrade.

33 §.

Slutsignal å tåg under dagen.

Slutet af tåg skall under dagen särskildt betecknas genom två utstående hvita skärmar, fästade en på hvardera långsidan af sista fordonet.

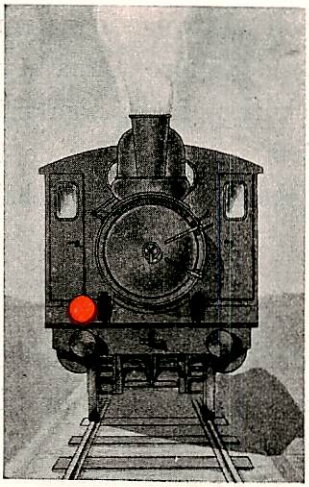


34 §.

Signaler å tåg, som å dubbelspårig bana framgår å annat spår än det för tågriktningen fastställda.

När å dubbelspårig bana tåg måste framgå på annat spår än det för tågriktningen fastställda, skola å tågets främre ände anbringas:

under dagen en röd skärm och under natten en lykta till höger med rödt sken framåt och en lykta till vänster med ofärgadt sken, likaledes framåt.



35 §.

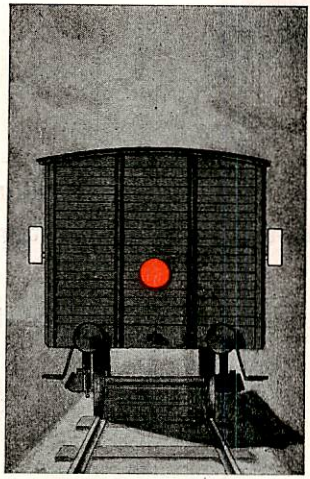
Extratågssignaler.

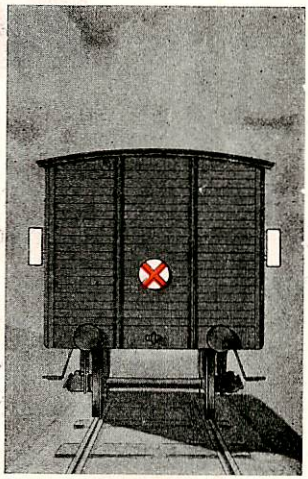
Extratåg, som icke är för banpersonalen annorledes kungjordt, tillkännagifves om möjligt därigenom att baktill å det tåg, som näst förut passerar linjen, äro fästade:

a) *under dagen:*

en röd skärm eller röd flagga, angifvande att extratåget kommer från samma håll;

en hvit skärm med rödt kors eller en grön flagga, betydande att extratåget kommer från motsatt håll;

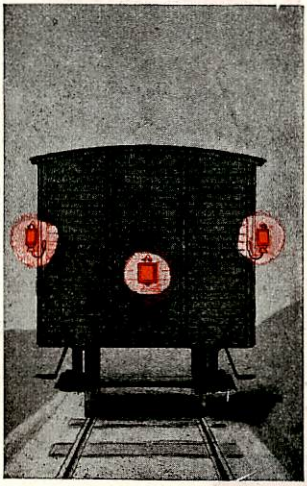


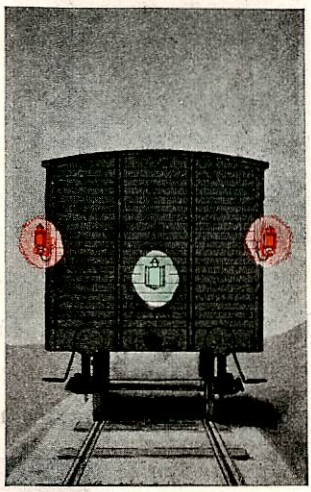


b) *under natten:*

en lykta med rödt sken, angifvande att extratåget kommer från samma håll, samt

en lykta med grönt sken, betydande att extratåget kommer från motsatt håll.





Signal att extratåget kommer från samma håll benämnes *följsignal*, signal att extratåget kommer från motsatt håll benämnes *kryssignal*.

Å dubbelspårig bana sker sådant tillkännagifvande, som i denna § afses, allenast å det tåg, som näst före extratåget passerar å det spår, hvarå extratåget skall framgå.

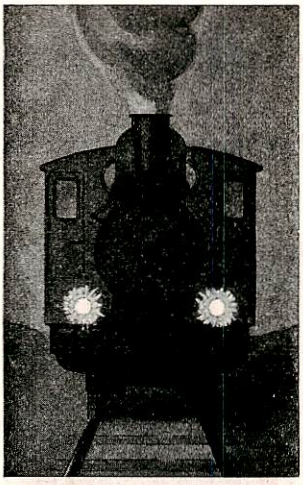
36 §.

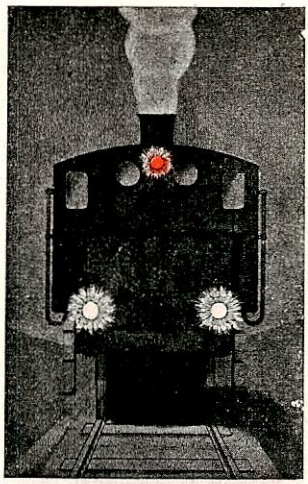
Signallyktor å lokomotiv, som gör växlingstjänst.

Å lokomotiv, som gör växlingstjänst, skola signallyktor under natten och i tät dimma anbringas på följande sätt:

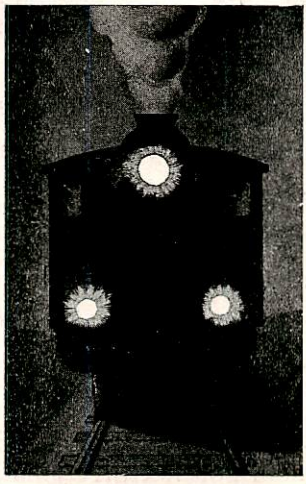
å lokomotivets framände: två lyktor med ofärgadt sken framåt;

å lokomotivets bakände: två lyktor med ofärgadt sken bakåt och en lykta med rödt sken likaledes bakåt.





Användes tåglokomotiv, försedt å framänden med en enda centralt och högt fästad stor lykta med ofärgadt sken, till växlingstjänst, må samma lykta bibehållas jämte de föreskrifna två lyktorna med ofärgadt sken framåt.



37 §.

Signallyktor å dressin, trehjuling eller vagn, utförd å linjen.

Å dressin, trehjuling eller vagn, utförd å linjen, skall under dagen föras röd flagga samt under natten och i tät dimma signallykta eller signallyktor, visande å enkelspårig

bana rödt sken såväl framåt som bakåt och å dubbelspårig bana rödt sken åt det håll, hvarifrån tåg väntas å samma spår, och ofärgadt sken åt motsatta hållet.

III. Säkerhetsregler.

a) Allmänna bestämmelser.

38 §.

Uniform m. m.

Tåg- och banbevakningspersonal äfvensom stationspersonal i yttertjänst skola vara iklädda uniform eller bära föreskrifvet tjänstetecken samt vara försedda med rätt gående fickur och gällande tjänstgöringstidtabell.

39 §.

Obehöriga inom järnvägens spårområde.

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

40 §.

Tågledare.

Föreståndarens för trafikafdelningen i denna förordning angifna befogenhet och tjänsteåligganden gälla äfven för den, hvilken af föreståndaren skriftligen förordnats till tågledare.

41 §.

Särskilda instruktioner. Växlingsspår till hamn m. m.

Till ytterligare betryggande af säkerheten vid station, bankorsning i plan, rörlig bro eller dylik plats utfärdar järnvägens styrelse, där så finnes erforderligt, särskilda instruktioner.

För trafikerande af växlingsspår, som är beläget utanför järnvägs område och leder till hamn, fabrik eller dylikt ställe, äger järnvägens styrelse meddela erforderliga säkerhetsregler; vederbörande polismyndighets rätt att i sådant hänseende meddela föreskrifter likväl oförkränkt.

42 §.

Vidtagande af säkerhetsåtgärd. Hvarje säkerhetsåtgärd skall vidtagas så, som vore tåg att vänta i hvilket ögonblick som helst.

b) Linjen.

43 §.

Banans skick och bevakning. Banan skall hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framgå med största tillåtna hastighet.

Lyktor å fasta signalinrättningar. Hvarje bansträcka skall vara bevakad under de tider af dygnet, då densamma trafikeras.

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

44 §.

Signalvakts ansvar rörande fast signalinrättning. Vederbörande signalvakt är ansvarig för fast signalinrättnings å linjen vård och rätta begagnande.

Bristfällig signalinrättning. Skulle sådan signalinrättning vara bristfällig, så att tydlig och säker stoppsignal icke kan gifvas, skola, därest hinder för väntadt tågs framförande förbi signalmasten finnes, dels knalldosor utläggas å linjen minst 600 meter från signalmasten åt det eller de håll, mot hvilka stoppsignal från den fasta signalinrättningen ej kan gifvas, dels ock stoppsignal från samma plats visas af signalkarl mot ankommande tåg.

45 §.

Fara å banan, så att tåg ej får framgå.

Är banan i olag eller är annan fara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen ombestyras på så stort afstånd från det farliga stället, att ankommande tåg säkert hinner bringas till stopp, innan det uppnått det farliga stället.

Detta afstånd skall vara:

om banan lutar mot det farliga stället, minst 900 meter; skolande detta afstånd ökas med omkring 300 meter, därest väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp; samt,

om banan stiger mot det farliga stället eller är horisontell, omkring 600 meter.

Är banan enkelspårig, skola stoppsignaler anordnas åt hvartdera hållet från det farliga stället med iakttagande att signaleringen först ombestyres åt det håll, hvarifrån tåg först väntas; och skall därvid den, som utför signaleringen, så fort ske kan, skynda längs banan till behörigt afstånd från det farliga stället och därvid ständigt visa stoppsignal framåt. Då han framkommit till sådant afstånd, skall han utlägga två knalldosor, en på hvardera rälssträngen, den ena ett stycke längre bort än den andra, samt själf kvarstanna därstädes, fortfarande visande stoppsignal. Märker han, innan han uppnått behörigt afstånd, tåg komma, skall han ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal.

Måste den, som utlagt knalldosor åt det ena hållet från det farliga stället, återvända för att ombestyra stoppsignaler äfven åt det andra hållet, eller har han genom förmans order blifvit kallad tillbaka eller måst, för sådan underrättelse till station eller annat med fast signalinrätt-

ning försedt ställe, som nedan sägs, aflägsna sig, utan att annan signalkarl ställts vid de utlagda knalldosorna, skall han dels, därest tillgång därtill finnes, därstädes uppsätta röd signaltafla eller röd signallykta och dels utlägga ytterligare två knalldosor, nämligen en på hvar 200 meter från det första utläggningsstället.

Är banan dubbelspårig, förfares på liknande sätt, dock med iakttagande att, därest icke någotdera af spåren får befaras, knalldosor utläggas på hvartdera spåret endast åt det håll, hvarifrån tåg å samma spår väntas, och att, därest endast det ena spåret icke får befaras, knalldosor å detta spår utläggas och stoppsignaler i öfrigt ombestyras endast åt det håll, hvarifrån tåg å berörda spår väntas.

Dessutom skall, såvidt möjligt, närmaste station underrättas om förhållandet. Är denna station belägen på längre afstånd från det farliga stället än omkring 1500 meter, må sådan underrättelse meddelas närmaste banvakt, som är skyldig att skyndsamt fortskaffa densamma till stationen. Kan underrättelse icke meddelas af annan än den, som har att utföra signaleringen å banan vid det farliga stället, måste han dock först hafva ombestyrt stoppsignalers utsättande åt det håll, hvarifrån tåg först väntas å spår, som är ofarbart.

Är annat med fast signalinrättning skyddadt ställe än station beläget mellan det farliga stället och någondera af de båda stationerna å ömse sidor därom, skall jämväl underrättelse om förhållandet, med begäran om stoppsignals visande från den fasta signalinrättningen, meddelas den, som ansvarar för signaleringen å förstnämnda ställe, på sätt förut om närmaste station är stadgadt.

Anbragta stoppsignaler få under inga förhållanden indragas, förr än den, som för befälet på platsen, gifvit signalkarlen särskildt meddelande, att faran är undanröjd.

46 §.

Underhålls- och byggnadsarbete å banan.

Större underhålls- eller byggnadsarbete å banan, hvilket kan komma att hindra tågs regelbundna gång, får icke företagas, förrän föreståndaren för trafikafdelningen blifvit därom underrättad samt denne i samråd med banbefälet bestämt de tider, under hvilka arbetet får pågå, och därom meddelat underrättelse till maskinbefälet samt närmaste station på hvardera sidan om arbetsstället.

Däremot få mindre arbeten för underhållet, såsom spårens riktande, utbyte af räl eller sliper m. m., hvilka icke föranleda uppehåll för tåg, företagas utan meddelande till föreståndaren för trafikafdelningen.

Arbetet skall i hvarje fall ordnas så, att linjen är klar minst 10 minuter, innan väntadt tåg skall framgå.

Stoppsignaler skola, innan arbetet påbörjas, vara anordnade såsom i 45 § sägs; dock får signalkarlen i dessa fall icke aflägsna sig från signalstället annat än under dagen, i hvilken händelse röd signaltafla alltid skall uppsättas och fyra knalldosor utläggas.

47 §.

Banan i sådant skick, att tåg får endast med minskad hastighet framgå.

Befinnes någon del af banan i sådant skick, att tåg får endast med minskad hastighet framgå, skall på minst 300 meters afstånd åt hvartdera hållet eller, om å dubbelspårig bana endast det ena spåret behöfver befaras med varsamhet, åt det håll, hvarifrån tåg å samma spår väntas, varsamhetssignal uppsättas, hvarförutom under natten och i tät dimma sådan signal skall gifvas af signalkarl mot ankommande tåg. Lokomotivförare skall, såvida sådant medhinnes, dessutom skriftligen underrättas om förhållandet.

48 §.

Uttagning af vagn å linjen.

1 mom. Vagn får ej tagas ut på linjen, utan att föreståndaren för trafikafdelningen sådant medgifvit, bestämt tid för linjens begagnande, plats, dit vagnen skall införas, och i fråga om dubbelspårig bana jämväl det spår, som ställts till förfogande, samt härom underrättat banbefälet och de båda stationer, mellan hvilka vagnuttagningen skall ske.

Vid vagnuttagning skall af banbefälet beordrad vakt i egenskap af tillsyningsman föra befälet och ansvara för alla säkerhetsåtgärder. Innan uttagningen verkställes, skall tillsyningsmannen af stationsföreståndaren erhålla besked, att intet hinder möter för uttagningen.

Vid vagnuttagning skall minst en tredjedel af hela antalet vagnsaxlar vara försedd med bemannade skrufbromsar.

Då vagnen är i gång å linjen, skall tillsyningsmannen vid vägöfvergångar och där eljest så erfordras medelst användande af signalhorn påkalla uppmärksamhet.

Då vagnen hålles stillastående eller under arbete är i rörelse å linjen, skola stoppsignaler anordnas på sådant sätt, som föreskrifves i 46 §, hvarjämte stillastående vagn skall säkert bromsas eller förstängas.

Vagn skall vara införd till den förut bestämda platsen och anmälan att linjen är klar vara af tillsyningsmannen gjord hos endera af de stationer, mellan hvilka vagnen varit utförd, senast 15 minuter innan tåg skall på samma spår utgå från någon af stationerna. Har hinder mött för vagns införande till den bestämda platsen, och måste vagnen därför intagas till annan plats, skall tillsyningsmannen inom nyss angifna tid göra anmälan därom hos endera af ifrågavarande stationer. Den station, som mottagit anmälan i

någotdera fallet, skall utan dröjsmål om förhållandet underrätta den andra stationen äfvensom i senare fallet föreståndaren för trafikafdelningen.

Innan vagn införes å station, skall tillsyningsmannen förvissa sig om att hinder icke möter för vagnens införande.

2 mom. Sammankopplade vagnar betraktas i fråga om signalering å både vagn och linjen såsom *en* vagn. Isärkopplas vagnarna, skall signaleringen utföras, såsom om vagnarna vore sammankopplade.

3 mom. Uttages vagn å linjen medelst lokomotiv annorledes än genom afkoppling från tåg, gäller hvad i 97 § om arbetståg är stadgadt.

49 §.

Vagn, som gått loss.

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

50 §.

Uttagning å linjen af dressin.

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

51 §.

Upplag af lösa föremål utmed linjen.

Lösa föremål få icke uppläggas utmed linjen annat än utanför normalsektionens gränslinje och ej heller närmare denna linje, än banbefälet bestämmer.

52 §.

Växel å linjen. Växel å linjen skall vara bevakad, då tåg skall passera, såvida icke annan af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd säkerhetsanordning blifvit utförd. Då vagnar äro införda å sidospåret, skola de vara säkert förstängda medelst en öfver spåret innanför hinderpålen anbragt låst bom.

53 §.

Vägöfvergång i banans plan. 1 mom. Vid vägöfvergång med ständig bevakning åligger vakten att i allmänhet hålla öfvergången öppen för de vägfarande och stängd endast, då tåg skall framgå eller växling ske öfver densamma, därvid vakten har att tillse, att intet uppehåll för tåg och minsta möjliga uppehåll för vägfarande uppstår; börande dock vakten under natten och i tät dimma eller där utsikten längs banan eljest är skymd till förekommande af fara hålla öfvergången stängd under de sista 3 minuterna före tågs väntade ankomst.

2 mom. Vid vägöfvergång med tillfällig bevakning har vakten enahanda skyldigheter, som i 1 mom. nämnts; dock skall stängningen under såväl dag som natt ske minst 5 minuter före tågs väntade ankomst. Sedan stängning skett, må dock, därest vakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och lättare fordon framsläppas. Sedan tåget passerat, skall vägöfvergången genast öppnas för de vägfarande.

54 §.

Extratåg. Är extratågs ankomst bekantgjord genom signal från föregående tåg, får ingen ban-, bro-, signal- eller grindvakt utan särskildt medgifvande lämna sin post, förrän extratåget passerat.

c) Stationer.

55 §.

Stations skick och bevakning.

Station skall hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framgå öfver densamma. Under de tider af dygnet, då tåg befinner sig mellan en station och någondera af de närmast liggande stationerna, samt då tåg ankommer och afgår eller stationsrörelser företagas, skall stationen vara bevakad.

56 §.

Lyktor.

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 af föreståndaren för trafikafdelningen fastställas.

Signallyktor, fästade på eller invid växlar, bommar, grindar och vattenkranar, skola för hvarje särskild tågväg hållas tända samtidigt med de till tågvägen hörande fasta signalinrättningarnas lyktor.

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

57 §.

Stationsföreståndares ansvar rörande fast signalinrättning. Bristfällig signalinrättning.

Stationsföreståndare, hvarmed i denna förordning skall förstås jämväl den, som med föreståndarens för trafikafdelningen medgifvande turvis eller tillfälligt upprätthåller stationsföreståndarens tjänstgöring, är ansvarig såväl för fasta signalinrättningarnas vård som ock för att den, som sköter fast signalinrättning, erhåller tydlig föreskrift om, hvilken signal han i förekommande fall skall visa.

Skulle fast signalinrättning befinnas bristfällig, så att tydlig och säker stoppsignal icke kan gifvas, skola, därest hinder för väntadt tågs intagande å stationen finnes, dels knalldosor utläggas å linjen minst 600 meter utanför stationens spårområde åt det eller de håll, mot hvilka stoppsignal från den fasta signalinrättningen ej kan gifvas, dels ock stoppsignal från samma plats visas af signalkarl mot ankommande tåg.

Stationsföreståndaren skall ofördröjligen vidtaga erforderliga åtgärder såväl för felets afhjälpande som ock för att lokomotivförare å väntadt tåg, såvidt möjligt vid en föregående station, erhåller underrättelse om signalinrättningens bristfällighet.

58 §.

Vägöfvergång i stations plan. I fråga om vägöfvergång i stations plan skall järnvägens styrelse för hvarje särskildt fall meddela bestämmelser angående vägöfvergångens öppenhållande för vägfarande.

59 §.

Stationsur. Stationsur skall dagligen ställas i öfverensstämmelse med svensk normaltid.

60 §.

Tjänstgöringstidtabell. Tjänstgöringstidtabell skall innehålla följande uppgifter:

tågs art, nummer eller littera;

å bansträcka befintliga stationer samt last- och hållplatser i ordningsföljd, äfvensom afståndet mellan stationerna;

de dagar, då tåg går;

tiderna för tågs ankomst till, uppehåll å och afgång från stationerna;

den ordinarie gångtiden mellan stationerna;

tågs grundhastighet och största tillåtna hastighet, tågmöte å enkelspårig bana, tågförbigång, tågväg och, där olika signalbilder gifvas för olika tågvägar, signalbild;

största tillåtna antalet vagnsaxlar i tåget; samt

erforderliga antalet bromsade axlar i tåget.

Stationsföreståndare skall vid erhållandet af tidtabell till föreståndaren för trafikafdelningen lämna erkännande å mottagandet. De bestämmelser i tillfällig tidtabell, som röra stationen, skola i erkännandet repeteras.

Tjänstgöringstidtabell skall af vederbörande befäl mot kvitto tillställas underlydande personal; och skall tidtabellen äfvensom ett utdrag däraf, upptagande, hvad stationen i fråga angår, samtliga tågs ankomst- och afgångstider samt tågmöten och tågförbigång (tågordning för stationen), å stationen finnas för personalen tillgänglig å särskild anslagstafla. En afskrift af nämnda utdrag skall tillställas föreståndaren för trafikafdelningen.

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

61 §.

Extratåg.

Då extratåg anordnas, skall underrättelse därom meddelas vederbörande stationer, hvarjämte tågbefälhafvare och lokomotivförare å hvarje tåg, som möter, förbigår eller förbigås af extratåget, skola på den intill mötes- eller förbigångsstationen närmast belägna station, vid hvilken uppehåll äger rum, underrättas om mötet eller förbigången.

Banbevakningspersonalen skall, så vidt möjligt, därom underrättas.

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

62 §.

Fordons undanhållande från tågspår.

Vagnar och andra större fordon skola i god tid före tågs väntade ankomst vara hinderfritt afställda i förhållande till vederbörande tågspår. Afställda fordon skola, där de icke äro bevakade, vara säkert bromsade eller förstängda.

Smärre fordon skola, då de ej begagnas, vara aflyftade från spåret samt fastlåsta.

63 §.

Upplag af lösa föremål å station.

Upplag af lösa föremål får ej finnas närmare intill spår, än hvad normalsektionen för det fria rummet å linjen angifver.

64 §.

Bestämmande af tågvägar.

För hvarje ny tidtabellsperiod skall föreståndaren för trafikafdelningen bestämma, på hvilket tågspår hvart särskildt, i tidtabellen upptaget tåg skall intagas på de olika stationerna.

Vid tågmöte skall i regeln det enligt tidtabellen först anländande persontåget intagas å ett spår, som är närmare stationshuset än det spår, hvarå det mötande tåget intages.

Därest, till följd af tillfälliga omständigheter, annat tågspår måste vid tågs intagande å station användas än

det 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, hvars fasta signalinrättning därför skall bibehållas vid »stopp», intill dess tåget stannat och sådan underrättelse, som nyss är nämnd, lämnats lokomotivföraren.

65 §.

Säkerhetsåtgärder för tågs mottagande.

Det spår, hvarå ankommande tåg skall intagas, skall hållas klart, innan körsignal gifves.

En tågväg skall, därest icke densamma måste användas för tillfällig växling eller föreståndaren för trafikafdelningen annorlunda medgifvit, hållas klar med växlarna lagda för genomfart.

Stationsrörelse får icke pågå utanför stationens spårområde mot ankommande tåg under de sista 10 minuterna före tågets väntade ankomst.

66 §.

Växelinspektion m. m.

1 mom. Växel skall vara lagd för det spår, hvarå tåg skall framgå, innan signal för tågets framsläppande gifves.

Motväxel, som ej är förreglad, skall vara låst eller bevakad, då tåg vid in- eller utfart passerar.

2 mom. Stationsföreståndaren skall kort före hvarje tågs ankomst och afgång själf eller, i händelse af förfall för honom, genom annan, af föreståndaren för trafikafdelningen godkänd person förvissa sig, att tågvägen är klar och betryggad, samt att, där manöversignal för afspärrning af viss spårgrupp finnes inrättad, denna signal är behörigen ställd.

3 mom. Körsignal får ej gifvas från fasta signalinrättningen, förr än vederbörande verkställt inspektion enligt mom. 2 och lämnat signalkarlen tillstånd att visa sådan signal.

67 §.

Afspärrning af spår. Spår, öfver hvilket resande måste passera, skall afspärras eller bevakas vid tågs intagande på spåret eller verkställande af stationsrörelse å detsamma.

68 §.

Stoppsignal af stationsföreståndare. Sedan tåg inkommit till station, där det skall stanna, gifves stoppsignal af stationsföreståndaren.

69 §.

Lokomotivförares varskoende. Skall, innan tåg insläppes på station, där det enligt tidtabell skall stanna, lokomotivföraren varskos, att särskild försiktighet vid tågets införande måste iakttagas, skall fasta signalinrättningen bibehållas vid »stopp», intill dess att lokomotivföraren blifvit underrättad om förhållandet, hvarefter körsignal gifves.

70 §.

Hinder för tågs genomfart förbi station. Finnes hinder för tågs genomfart förbi station, vid hvilken tåget icke skall göra uppehåll, eller finnes annat hinder än resandes af- eller påstigande för tågs genomfart förbi station, där det endast för sådant ändamål skall göra uppehåll, bibehålles fasta signalinrättningen vid »stopp», intilldess tåget stannat och stationsföreståndaren, så framt tåget måste å stationen kvarhållas, gifvit lokomotivföraren

skriftligt besked om kvarhållandet samt om anledningen därtill eller, därest tåget icke behöfver å stationen kvarhållas, förvissat sig, att något hinder för tågets genomfart icke längre förefinnes.

71 §.

Tågmöte och tågförbigång.

1 mom. När tåg skola mötas å station å enkelspårig bana, skall det ena ovillkorligen vara inkommet och hafva stannat, innan körsignal får gifvas för det andra.

Först inkommet tåg får icke afsändas, innan det mötande tåget fullständigt inkommit.

2 mom. Då tåg mötas å station, får intetdera tåget afgå, förrän det andras befälhafvare gifvit signalen »klart efter» samt afgångssignal därefter af stationsföreståndaren gifvits.

Genom signalen »klart efter» har tågbefälhafvare tagit på sitt ansvar,

att från hans tåg icke efterlämnats någon vagn på linjen, samt

att, så vidt han vet, icke heller eljest något hinder finnes för det andra tåget att fortsätta.

Finnes sådant hinder, skall tågbefälhafvaren, därest icke tåget ändock skall stanna å stationen, visa stoppsignal för att komma i tillfälle lämna stationsföreståndaren meddelande om berörda hinder.

3 mom. Hafva vid tågmöte eller tågförbigång båda tågen fullständigt inkommit och båda tågens befälhafvare tillkännagifvit, att linjen är klar, må det sist inkomna tåget, därest tidtabellen för detsamma icke angifver något uppehåll, erhålla afgångssignal från stationsföreståndaren utan att förut stoppas. Tåget skall dock föras förbi stations-

föreståndarens postställe med så ringa hastighet, att det kan skyndsamt bringas till stopp.

72 §.

Tågs gång å dubbelspårig bana.

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

Skulle emellertid tåg från olika håll väntas samtidigt inträffa å station, vid hvilken tågvägarna icke äro gent emot hvarandra fullständigt tryggade genom växelförregling i samband med de fasta signalinrättningarna eller på annat sätt, eller skulle i öfrigt väntas inträffa, att tåg komma att samtidigt befinna sig på in- eller utgående inom spårområdet på dylik station, skall det ena tåget hafva antingen passerat stationen eller ock stannat å densamma, innan det andra tåget får insläppas eller afgå.

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 afsändande af tåg i riktning mot enkelspåret.

73 §.

Föreningsstation.

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

74 §.

Personförande tåg får icke afsändas från station före den i tidtabell bestämda tiden. *Tågs afsändande från station.*

I fråga om andra tåg må, på order af föreståndaren för trafikafdelningen, afvikelse därutinnan kunna ske, då sådant för tågledningen är nödvändigt; och åligger i sådant fall stationsföreståndaren att mot kvitto tillställa såväl tågbefälhafvaren som lokomotivföraren skriftligt meddelande därom. *Otjänstbar signalinrättning vid blockpost.*

Stationsföreståndare får icke under något förhållande på eget bevåg afvika från bestämmelser i tidtabell eller särskild order om tågs möten och förbigång; ej heller från den bestämda ordningsföljd, i hvilken de tåg, som trafikera ett och samma spår, framgå å detsamma. Äfven om tåg blir fördröjdt huru länge som helst genom inväntande af annat tåg, som skall möta eller förbigå, får det dock icke afsändas, förrän det andra tåget inkommit, så framt ej föreståndaren för trafikafdelningen för särskildt fall annorlunda förordnat och verkställighetsorder enligt 79 eller 80 § erhållits.

Tåg får icke afsändas från station eller framsläppas förbi blockpost, förrän tåg, som förut afgått åt samma håll på samma spår, antingen inkommit till nästa station, där tåganmälan är föreskrifven, eller passerat nästa blockpost eller ock ingått på annan bana.

I trängande fall må föreståndaren för trafikafdelningen därifrån medgifva undantag; dock får det efterföljande tåget icke utsläppas från station eller framsläppas förbi blockpost, utan att tågbefälhafvaren och lokomotivföraren underrättats, att tåg är före å linjen, samt skriftligen erkänt sig hafva 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.

75 §.

Afgångssignal. När allt är klart för tågs afgång från station, skall afgångssignal gifvas af stationsföreståndaren utom vid station, hvilken för tillfället är befriad från telegrafpåpassning, där dylik signal skall gifvas af den, som sköter den fasta signalinrättningen.

76 §.

Telegrafpåpassning. Telegrafpåpassning skall äga rum, då tåganmälan eller annat meddelande rörande tåg kan ifrågakomma, å tider, som af föreståndaren för trafikafdelningen närmare bestämmas.

77 §.

Tåganmälan. Tåganmälan skall ske, på sätt 78 § närmare bestämmer, för hvarje tåg vid alla af tåget berörda stationer, med rätt dock för föreståndaren för trafikafdelningen att medgifva undantag i fråga om station, som tåg passerar utan att där möta eller förbigå annat tåg.

Skulle å dubbelspårig bana det ena spåret blifva ofarbart och viss bandel i följd däraf förklaras såsom enkelspårig, hvarom i 82 § sägs, skall tåganmälningsskyldighet för enkelspårig bana genast inträda å denna bandel.

78 §.

Ordning för tåganmälan.

1 mom. Tåganmälan skall ske så, att, när tåg afgår från eller förbisläppes station, genast telegraferas eller telefoneras till nästa i tågets farriktning belägna station med telegrafpåpassning:

»Tåg ut»,

samt att, då tåg ankommit till station och tågbefälhafvaren förklarat, att linjen är klar, genast telegraferas eller telefoneras till den station, som meddelat »tåg ut»:

»Tåg in».

Dessutom skall, därest föreståndaren för trafikafdelningen till följd af lifligare trafik eller andra omständigheter anser sådant för tryggande af tågens säkra gång erforderligt, tåganmälan på enkelspårig bana, där linjeblockering ej finnes, ske på följande sätt:

Kort innan tåg skall afgå från eller släppas förbi station, skall stationsföreståndaren telegrafera till nästa i tågets farriktning belägna station med telegrafpåpassning:

»Kan 0 (tågets nummer eller littera) afgå?»

Känner stationsföreståndaren vid sistnämnda station intet hinder för tågets framförande dit, skall han till svar genast anmäla:

»Klart 0.»

Däremot, om tåg eller vagnar finnas på linjen, eller om han vet, att linjen eljest icke är klar, skall han anmäla:

»Hinder 0.»,

hvarjämte han i korthet angifver hindrets art; och skall han, så snart hindret är undanröjdt, anmäla:

»Nu klart 0.»

Innan svar erhållits, att linjen är klar, får tåg icke afsändas från eller förbisläppas station.

2 mom. Stationsföreståndare, som anmält klart för tåg enligt 1 mom., står i ansvar för att hvarken tåg eller fordon utsläppas från hans station åt det håll, hvarifrån tåget väntas, så framt ej antingen behörig order ingått, som befriat honom från detta ansvar, eller det väntade tåget stannat å linjen, så att hjälplokomotiv måste utsändas.

3 mom. Tåganmälan införes i särskild journal, och får anmälan, att linjen är klar, ske endast af stationsföreståndaren personligen eller på hans för hvarje gång särskildt gifna order och skall af honom medelst signatur i journalen genast bekräftas.

4 mom. Är telegrafen i olag, så att tåganmälan, som i regel endast får ske medelst telegraf, icke kan på sådant sätt verkställas, må, därest telefon finnes, stationsföreståndaren personligen verkställa sådan anmälan medelst telefon. Äro både telegraf och telefon i olag, må stationsföreståndaren, ehuru alltid med iakttagande af föreskriften i 74 § att icke på eget bevåg afvika från tidtabellens bestämmelser om tågs möten och förbigång, likväl afsända eller förbisläppa tåg, såvida ingen händelse inträffat, som gifver stationsföreståndaren anledning befara hinder för tågets säkra framförande till nästa station med telegrafpåpassning, och såvida den tid förflutit, som finnes bestämd för ett till äfventyrs redan afsändt tågs gång till samma station; dock skall stationsföreståndaren, innan han afsänder eller förbisläpper tåget, mot kvitto tillställa såväl tågbefälhafvaren som lokomotivföraren skriftligt meddelande, att stadgad tåganmälan icke kunnat ske. Meddelande därom skall ock så fort ske kan lämnas föreståndaren för trafikafdelningen.

5 mom. Till station, som är försedd med telefon i stället för telegraf, må meddelande, hvarom i denna § sägs, ske medelst telefon.

79 §.

Ändring af tågmöte.

1 mom. Finner föreståndaren för trafikafdelningen nödigt låta vidtaga ändring af tågmöte, skall sådant ske antingen genom utfärdande af ny tidtabell för det försenade tåget, hvilket sätt dock endast får användas för det fall, att alla nya mötes- och förbigångsstationer efter hand hinna medelst telegraf mottaga och repetera dem rörande bestämmelser i den nya tabellen, innan dessa skola utföras, eller ock på nedan angifvet sätt.

2 mom. Skall möte förläggas från en station vid enkelspårig bandel till annan station vid sådan bandel, afsänder föreståndaren för trafikafdelningen samtidigt till den nya mötesstationen och till den station, där mötet 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, såvida giltigt hinder för mötets förläggande till stationen icke finnes, genast underrätta vederbörande af stationens personal om mötesändringen äfvensom så fort ske kan mot kvitto lämna samma underrättelse åt befälhafvaren 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 af- eller påstigande, skall stationsföreståndaren gifva order om tågets stoppande utanför

stationen för lokomotivförarens underrättande, att tåget skall göra uppehåll å stationen. Sedan sådan order gifvits eller, om tåget redan inkommit på stationen, underrättelse om tågmötesändringen lämnats tågbefälhafvaren och lokomotivföraren, afsänder stationsföreståndaren oförtöfvadt till den förutvarande mötesstationen och till mellanliggande stationer samt till föreståndaren för trafikafdelningen telegrafisk verkställighetsorder enligt följande formulär:

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

Föreståndaren å den förutvarande mötesstationen kontrollerar denna orders öfverensstämmelse med föreståndarens för trafikafdelningen telegram, hvarefter han mot kvitto öfverlämnar en af honom själf bestyrkt afskrift af densamma till en hvar af befälhafvaren och lokomotivföraren å det tåg, som skall framgå.

Utan att med föreståndarens för trafikafdelningen telegram öfverensstämmande order att framgå bekommits från den nya mötesstationen och bestyrkt afskrift af ordern öfverlämnats till tågbefälhafvaren och lokomotivföraren, får stationsföreståndaren i förevarande fall icke under några förhållanden afsända tåget, likasom lokomotivföraren icke får efterkomma möjligen gifven afgångssignal utan att hafva erhållit nyssnämnda afskrift.

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

»Tåg 0 kan icke möta 00 i N.»

Frågan om denna mötesändring har därmed förfallit.

4 mom. Förlägges möte från dubbelspårig bandel till station vid enkelspårig, förfares på sätt i 2 och 3 mom.

sägs, med iakttagande att hvad i samma moment är stadgadt angående den förutvarande mötesstationen i stället skall tillämpas å gränsstationen mellan den dubbelspåriga och den enkelspåriga bandelen.

5 mom. Förlägges möte från station vid enkelspårig bandel till dubbelspårig bandel, förfares på sätt i 2 mom. 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 hvad i nyssnämnda moment är stadgadt 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 däraf befares af båda de ifrågavarande tågen samt säkerheten så fordrar, skall föreståndaren för trafikafdelningen telegrafera till föreståndaren för den åt denna sida belägna gränsstationen sålunda:

»Tåg 00 får ej afsändas, förrän 0 inkommit»,

hvarå stationsföreståndaren svarar:

»Tåg 00 afsändes ej, förrän 0 inkommit»,

samt ansvarar för behörigt iakttagande af sin skyldighet härutinnan.

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

bestämmelserna angående den nya mötesstationen å gränsstationen mellan den enkelspåriga bandelen och den dubbelspåriga bandel, till hvilken mötet förlägges.

7 mom. Föreståndaren för trafikafdelningen är oförhindrad att genom samfäldt telegram på en gång låta ändra flera ett visst tåg berörande möten, och skola därvid i denna § gifna bestämmelser med hänsyn till de särskilda mötena lända till efterrättelse.

8 mom. Till station, som är försedd med telefon i stället för telegraf, må meddelande, hvarom i denna § sägs, ske medelst telefon.

80 §.

Ändring af tågförbigång.

1 mom. Finner föreståndaren för trafikafdelningen nödigt låta vidtaga ändring af tågförbigång, skall sådant ske antingen genom utfärdande af ny tidtabell såsom i fråga om ändring af tågmöte är sagdt eller ock på nedan angifvet sätt:

a) Är det föregående tåget försenadt, afsänder föreståndaren för trafikafdelningen till den nya förbigångsstationen telegram enligt följande formulär:

»Låt tåg 0 förbigå 00 i N» (den nya förbigångsstationen).

Föreståndaren å den nya förbigångsstationen skall då, såvida giltigt hinder för tågförbigången icke finnes, genast underrätta vederbörande af stationens personal och så fort ske kan befälhafvaren 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 gifva order om dess stoppande utanför stationen för lokomotivförarens underrättande, att tåget skall göra uppehåll å stationen.

Han telegraferar därefter oförtöfvadt till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och föreståndaren för trafikafdelningen sålunda:

»Tåg 0 förbigår 00 i N.»

b) Är det efterföljande tåget försenadt, afsänder föreståndaren för trafikafdelningen samtidigt till den nya och den förutvarande förbigångsstationen ett telegram enligt det under a) först omnämnda formulär. Föreståndaren å den nya förbigångsstationen skall då, såvida giltigt hinder för förbigången icke finnes, underrätta vederbörande af stationens personal om förbigången samt därefter oförtöfvadt till den förutvarande förbigångsstationen, mellanliggande stationer och föreståndaren för trafikafdelningen afsända order enligt följande formulär:

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

Föreståndaren å den förutvarande förbigångsstationen kontrollerar orderns öfverensstämmelse med föreståndarens för trafikafdelningen telegram samt öfverlämnar mot kvitto en af honom själf bestyrkt afskrift af densamma till en hvar af befälhafvaren och lokomotivföraren å hvartdera tåget, hvarförutom han underrättar vederbörande af stationens personal om förändringen.

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

»Förbigång kan icke här äga rum».

Den ifrågasatta förbigångsändringen har därmed förfallit.

3 mom. Till station, som är försedd med telefon i stället för telegraf, må meddelande, hvarom i denna § sägs, ske medelst telefon.

81 §.

Telegramväxlingen.

I de uti 78, 79 och 80 §§ föreskrifna telegram skall, därest någon station skall angifvas i telegrammet, stationens namn fullständigt utskrifvas.

Mottager icke stationsföreståndare själf telegram rörande förändring af möte eller förbigång, skall den, som tjänstgör vid telegrafen, genast meddela telegrammet till stationsföreståndaren, hvilken skall i telegramboken egenhändigt med sitt namn underteckna verkställighetsorder i fråga om ändring af tågs möten eller förbigång.

82 §.

Dubbelspårig banas trafikerande såsom enkelspårig.

Kan å dubbelspårig bana det ena af spåren på något ställe icke trafikeras, skall föreståndaren för trafikafdelningen förklara, att erforderlig del af banan skall trafikeras såsom enkelspårig, samt underrätta såväl stationsföreståndarne å samma bandel som vederbörande ban- och maskinbefäl, hvilketdera spåret skall begagnas, äfvensom utfärda erforderliga order om tillämpande af den särskilda tidtabell, som för dylikt fall skall gälla, samt om de öfriga åtgärder, som skola vidtagas, intill dess att ifrågavarande del af banan åter kan trafikeras såsom dubbelspårig.

83 §.

Tåg stannat å linjen. Vagnar af tåg kvarlämnats å linjen.

Har tåg stannat å linjen utan att kunna utan dröjsmål fortsätta, eller hafva vagnar måst af tåg kvarlämnas å linjen, skall föreståndaren å den af de närmast liggande stationerna, som enligt 98 § först därom får underrättelse, genast medelst telegraf anmäla till den andra stationen, att hinder förefinnes på linjen, samt likaledes underrätta föreståndaren för trafikafdelningen.

Stationsföreståndare, som mottagit begäran om hjälplokomotiv från ett tåg, som stannat mellan stationen och endera af dess grannstationer, skall, därest lokomotiv finnes till hands eller snart kan förväntas, så fort ske kan utsända detta samt, om så erfordras, hjälpvagn, redskap och manskap, äfvensom i öfrigt vidtaga nödiga åtgärder. Kan hjälplokomotiv ej afsändas 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 förlagdt, att dettas tjänst kan komma att erfordras. I hvarje fall skall den stationsföreståndare, som mottagit begäran om hjälplokomotiv, aflåta telegrafiskt meddelande till föreståndaren för trafikafdelningen, utan hvilkens särskilda order hjälplokomotiv ej får utsändas, för den händelse att sådant skall tagas från annan än de båda stationer, hvilka äro belägna närmast på hvar sin sida om den plats å linjen, där tåget stannat.

Har begäran om hjälplokomotiv framställts hos föreståndaren för trafikafdelningen, får tåget ej utan särskild order från denne afsändas från station, till hvilken detsamma vare sig med eget lokomotiv eller med användande af hjälplokomotivet införts.

I fråga om station, som är försedd med telefon i stället för telegraf, må meddelande, hvarom i denna § sägs, ske medelst telefon.

84 §.

Tåg, hvars lokomotiv blifvit otjänstbart å station.

Har hjälplokomotiv hos föreståndaren för trafikafdelningen begärts för tåg, hvars lokomotiv blifvit otjänstbart å station men sedermera satts i stånd att framföra tåget,

får detta ej utan särskild order från nämnde föreståndare afsändas från stationen.

d) Tåg.

85 §.

Rullande materiel. Besiktning däraf i visst fall.

Den rullande materiel, som användes i tåg, skall vara i sådant skick, att hvarje fordon kan utan fara begagnas för sitt afsedda ändamål med för fordonet tillåten hastighet.

Innan tåg lämnar utgångsstation, skola dess samtliga fordon vara noggrant öfversedda; och skall under färden ytterligare tillsyn öfver fordonen utöfvas på därför bestämda stationer.

Rullande materiel, som, utan att dess användning i allmän trafik är medgifven, skall fraktas på egna hjul, skall dessförinnan vara besiktigad af sakkunnig, af föreståndaren för trafikafdelningen godkänd person samt åtföljas af bevis, att materielen vid besiktningen godkänts för transport, äfvensom, då fråga är om lokomotiv, af intyg angående lokomotivets tyngd och största hjultryck.

86 §.

Bromsade axlar i tåg.

1 mom. I hvarje tåg skola axlar till visst antal vara försedda antingen med bemannade skrufbromsar eller ock med tjänstbara genomgående bromsar. En skrufbroms anses vara bemannad, om den kan utan dröjsmål sättas i verksamhet af någon bland tågpersonalen. Den genomgående bromsinrättningen skötes af lokomotivföraren.

Antalet bromsade axlar bestämmes efter banans lutningsförhållanden och tågets största tillåtna hastighet enligt nedan intagna bromsningstabell, vid hvars tillämpning iakttages,

dels att axel under olastad godsvagn räknas såsom $^1/_2$ men hvarje annan axel alltid såsom 1;

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

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

Bromsningstabell.

Af samtliga vagnsaxlar i tåget skall minst nedannämnda bråkdel (procenttal) vara försedd med verksam broms:

a) i lutning 10 : 1000 (1 : 100):

Vid	en	hastighet	af	högst	40	km.	pr	timme:	$^1/_8 = 12{,}5$ %.
»	»	»	»	41—50	»	»	»		$^1/_6 = 17$ »
»	»	»	»	51—60	»	»	»		$^1/_4 = 25$ »
»	»	»	»	61—70	»	»	»		$^2/_5 = 40$ »
»	»	»	»	71—80	»	»	»		$^1/_2 = 50$ »
»	»	»	»	81—90	»	»	»		$^2/_3 = 67$ »

b) i lutning 12 : 1000 (1 : 83):

Vid	en	hastighet	af	högst	30	km.	pr	timme:	$^1/_7 = 14$ %.
»	»	»	»	31—40	»	»	»		$^1/_6 = 17$ »
»	»	»	»	41—50	»	»	»		$^1/_5 = 20$ »
»	»	»	»	51—60	»	»	»		$^2/_7 = 29$ »
»	»	»	»	61—70	»	»	»		$^1/_2 = 50$ »
»	»	»	»	71—80	»	»	»		$^2/_3 = 67$ »

c) i lutning 16 : 1000 (1 : 62):

Vid	en	hastighet	af	högst	30	km.	pr	timme:	$^1/_6 = 17$ %.
»	»	»	»	31—40	»	»	»		$^1/_5 = 20$ »
»	»	»	»	41—50	»	»	»		$^1/_4 = 25$ »
»	»	»	»	51—60	»	»	»		$^1/_3 = 33$ »

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

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

2 mom. Anser lokomotivföraren, att till följd af ogynnsam väderlek eller annat förhållande flera bromsade axlar äro behöfliga för tåget än hvad som här ofvan är bestämdt, skola erforderliga åtgärder för bromskraftens förstärkande vidtagas. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas af den befintliga bromskraften.

3 mom. Blir å tåg, som är försedt med genomgående bromsinrättning, denna under vägen helt och hållet eller delvis obrukbar, skola så många af skrufbromsarna å tåget bemannas, att minst samma antal axlar kan bromsas, som här ofvan är bestämdt. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som betingas af den tillgängliga bromskraften.

87 §.

Tågbildning.

Sammankoppling.

1 mom. Vid tågbildning skall vidare iakttagas:

att alla fordonen i tåget skola med det undantag, som må föranledas af bestämmelsen i 88 § angående påskjutande lokomotiv, vara sammankopplade;

att fordon ej få insättas intill hvarandra i tåget, såvida ej bufferthufvudenas midtpunkter å hvartdera fordonet komma att täckas af bufferthufvudena å det andra;

att fordon med kokillhärdade hjul ej får insättas i tåg, som framföres med större hastighet än 45 kilometer i timmen; *Kokillhärdade hjul.*

att bemannade bromsvagnar skola i möjligaste mån jämnt fördelas i tåget, och att såsom sådana företrädesvis skola användas de tyngst lastade vagnarna; *Bromsvagnar.*

att tåg med större tillåten hastighet än 60 kilometer i timmen hvad angår normalspårig järnväg och 40 kilometer i timmen beträffande smalspårig järnväg skall vara försedt med genomgående bromsinrättning, som kan sättas i verksamhet såväl från lokomotivförarens som ock medelst nödbroms från tågbefälhafvarens och öfriga tågpersonalens platser; skolande nödbromsen äfven vara tillgänglig för de resande; *Genomgående bromsinrättning.*

att i tåg, som är försedt med genomgående bromsinrättning, jämväl skall finnas det antal med skrufbroms försedda vagnsaxlar, som erfordras vid en största tillåten hastighet af 60 kilometer i timmen för normalspårig och 40 kilometer i timmen för smalspårig järnväg;

att i tåg, försedt delvis med genomgående bromsinrättning och delvis med skrufbromsar, den del af tåget, som kopplas efter den sista tjänstbara bromsen af den genomgående bromsinrättningen, icke får hafva mera än 6 vagnsaxlar, då tågets största tillåtna hastighet öfverstiger 60 kilometer i timmen för normalspårig och 40 kilometer i timmen för smalspårig järnväg;

att högst 6 obromsade axlar få följa efter den sista bromsade axeln i tåg med en största tillåten hastighet af 60 kilometer, högst 4 obromsade axlar i tåg med en största tillåten hastighet af öfver 60 till och med 80 kilometer och högst 2 obromsade axlar i tåg med större hastighet än 80 kilometer, allt i timmen; *Antal obromsade axlar efter den sista bromsade axeln i tåg.*

Skyddsvagn. att i tåg, som framföres af lokomotiv, en vagn utan resande skall såsom skyddsvagn sättas framför den första vagnen med resande eller ock den främsta afdelningen af sistnämnda vagn vara afstängd för resande och fullständigt skild från den del af vagnen, som är upplåten för resande; samt att i tåg med större hastighet än 60 kilometer i timmen denna afdelning skall räcka minst 8 meter från vagnens främsta bufferthufvuden; ägande emellertid föreståndaren för trafikafdelningen att tillfälligtvis, då iakttagandet af ifrågavarande bestämmelser skulle vålla synnerlig olägenhet, annorledes förordna; hvarförutom, om särskilda förhållanden därtill gifva anledning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må medgifva undantag från samma bestämmelser;

Tvåaxlig vagns insättande mellan boggivagnar. att tvåaxlig vagn, vare sig en eller flera, icke får i tåg med större tillåten hastighet än vid normalspårig järnväg 60 och vid smalspårig järnväg 40 kilometer i timmen insättas mellan boggivagnar, därest icke såväl de tvåaxliga vagnarna som boggivagnarna närmast dem på ömse sidor hafva tjänstbar genomgående broms;

Lättantändligt gods eller tyngre gods af större längd. att öppen vagn, lastad med lättantändligt gods, såsom hö, halm, bomull, eller vagn, lastad med räler, bjälkar eller annat tyngre gods af större längd, ej utan särskildt tillstånd af föreståndaren för trafikafdelningen må medtagas i annat tåg än blandadt tåg och godståg; att öppen vagn med lättantändligt gods, hvilken alltid skall vara täckt med presenning, skall vara skild från fordon med i bruk varande eldstad af vagnar med tillhopa minst tolf vagnsaxlar eller, om sådant icke låter sig göra, af så många vagnar, tågets storlek tillåter; och att vagn, lastad med tyngre gods af större längd, aldrig får insättas omedelbart invid vagn, afsedd för resande;

att vagn, hvars last öfverskrider gällande lastprofil, icke må utan särskildt tillstånd af föreståndaren för banafdelningen insättas i tåg; *Last öfverskrider lastprofil.*

att vagn, hvars last skjuter utanför vagnsgaflarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller å lastadt gods, skall förses med erforderliga skyddsvagnar; *Last skjuter utanför vagnsgaflarna.*

att lokomotiv, som framforslas i tåg, skall vara kopplad omedelbart efter tåglokomotivet, såvida icke annorlunda blifvit för särskildt fall af föreståndaren för trafikafdelningen bestämdt; *Lokomotiv, som framforslas i tåg.*

att snöplog på egna hjul icke får tillkopplas framför tåg, som medför resande, hvaremot lokomotiv med fastskrufvad snöplog må användas framför dylikt tåg. Plog af senare slaget må dock ej, därest dess höjd öfverskjuter lokomotivets buffertbalk, användas utan särskildt tillstånd af banbefälet; *Snöplog.*

att godsvagn, å hvilken spårrensare är uppsatt, får kopplas sist i godståg och användas till spårets rensning från snö, om nödig bevakningspersonal medföljer för spårrensarens skötsel; *Spårrensare.*

samt att beträffande vagn, lastad med explosiva ämnen eller eldfarliga oljor, de bestämmelser skola iakttagas, som i särskilda författningar finnas föreskrifna. *Explosiva ämnen eller eldfarliga oljor.*

2 mom. I arbetståg få lokomotiv och vagnar efter banbefälets beprövande insättas, oberoende af hvad i 1 mom. af denna § äfvensom i 88 § är föreskrifvet om tågbildning. *Arbetståg.*

88 §.

1 mom. Lokomotivet skall i regel hafva 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 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 för normalspårig och 40 kilometer i timmen för smalspårig järnväg.

2 mom. I följande fall må lokomotivet hafva sin plats sist i tåget och således skjuta detsamma:

a) vid erforderlig backning med tåget;

b) i arbetståg, hvartill äfven räknas snöplogståg, och i inspektionståg;

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

d) på särskild order af föreståndaren för trafikafdelningen.

Vid skjutning enligt detta moment få högst två lokomotiv användas.

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

3 mom. I tåg med lokomotiv främst må till skjutning bakom tåget användas *ett* särskildt 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 sammankoppladt med tåget.

89 §.

Tågs bemanning.

Tåg skall vara bemannadt med tågpersonal, bestående af tågbefälhafvare och lokomotivförare resp. motorförare samt det antal biträden, som erfordras för tågets säkra och punktliga framförande. Å ensamt lokomotiv är föraren tågbefälhafvare. Tågbefälhafvaren utöfvar befäl öfver den öfriga tågpersonalen, då tåget befinner sig å linjen; inom stations spårområde står tågpersonalen under stationsföreståndarens befäl.

90 §.

Tågbefälhafvares och lokomotivförares åliggande.

Tågbefälhafvaren skall tillse, att tåget är behörigen sammansatt, koppladt, utrustadt och bemannadt, samt ansvara för den signalering, som erfordras å tåget eller till skydd för å linjen stannadt tåg.

Lokomotivföraren ansvarar dock alltid för tågets säkra förande och rätta hastighet samt för all signalering från lokomotivet äfvensom för all koppling mellan detsamma och det öfriga tåget. Framföres tåget af två eller flera lokomotiv, åligger sagda ansvar föraren å det främsta lokomotivet, hvadan alltså förare å annat lokomotiv skall rätta sig efter den förstnämndes föreskrifter och anvisningar.

91 §.

Ytterligare åligganden för tågbefälhafvare.

Tågbefälhafvaren skall hålla noggrann uppsikt öfver tåget, uppmärksamma de signaler, som gifvas från tåget, linjen och stationerna, samt vid behof biträda med bromsning, så ock tillse, att den öfriga tågpersonalen intager vederbörliga platser i tåget och noga åtlyder förekommande signaler.

92 §.

Lokomotivs och motorvagns bemanning.

Lokomotiv skall vara bemannadt med en förare och ett biträde; dock må väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där lokomotivets skötsel icke ovillkorligen kräfver två personer, medgifva dess bemanning med endast förare, såvida sådan förbindelse finnes mellan lokomotivet och öfriga delen af tåget, att annan af tågpersonalen lätt kan under tågets gång intaga förarens plats.

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

Förare och hans biträde skola noga aktgifva på signaler, därvid under tågets gång föraren skall hafva sin uppmärksamhet riktad hufvudsakligen framåt och biträdet sin hufvudsakligen bakåt.

93 §.

Tågs afgång.

Tåg får icke afgå från station, förrän behörig afgångssignal gifvits. Ej heller får tåg utan dylik signal afgå från hållplats eller lastplats, där tåg stannat.

94 §.

Tågs hastighet.

1 mom. Tågs hastighet får aldrig öfverskrida de gränser, som äro bestämda:

a) för den bandel, hvarå tåget framgår,

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

c) för tåget själft på grund af dess sammansättning.

I hvarje fall skall den minsta af de hastigheter, som framgå af dessa föreskrifter, tillämpas.

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

I. å järnväg, tillhörande klass A,

a) då tåget är försedt med genomgående bromsinrättning:

om antalet axlar i tåget

ej öfverstiger 50.... från 80 t. o. m. 110 km. i timmen

om antalet axlar i tåget

utgör från 50 t. o. m. 60 » 60 » 80 » » » ;

öfverstiger antalet axlar 60, gälla de under I b) meddelade bestämmelser;

b) då tåget icke är försedt med genomgående bromsinrättning:

om antalet axlar i tåget ej öfverstiger 100 . . . . . 60 km. i timmen,

om antalet axlar i tåget öfverstiger 100 . . . . . 50 » » »

II. å järnväg, tillhörande klass B,

a) då tåget är försedt med genomgående bromsinrättning . . från 40 t. o. m. 60 km.,

b) då tåget icke är försedt med genomgående bromsinrättning . . . 40 km.

Vare sig järnvägen tillhör klass A eller B, får för arbetståg, hvartill äfven räknas tåg med snöplog på egna hjul, samt för tåg, som drages af lokomotiv med tendern före, och för ensamt lokomotiv med tendern före hastigheten dock icke vara större än 40 kilometer i timmen samt för tåg, som skjutes af lokomotiv, vare sig annat lokomotiv finnes främst i tåget eller ej, icke större än 30 kilometer i timmen.

3 mom. Den största tillåtna hastigheten i lutningar och kurvor å banan är:

a) vid gång utför lutning af mer än 1,000 meters längd:

om högst 10 : 1,000 (1 : 100) . . . . . 90 km. i timmen,
» » 12 : 1,000 (1 : 83) . . . . . 80 » » »
» » 16 : 1,000 (1 : 62) . . . . . 60 » » »

Återfinnes icke i tabellen ett visst lutningsförhållande, skall den i tabellen angifna närmast svagare lutningen vara bestämmande för hastigheten.

Lutningsförhållandet bestämmes på samma sätt som föreskrifves i 86 § 1 mom.

b) vid gång i kurva:

	För järnväg af		
	Klass A.	Klass B.	Klass C.
med radie om minst 600 m. . . .	90 km.	—	—
» » därunder intill 500 m. . .	80 »	—	—
» » » » 400 » . .	75 »	—	—
» » » » 300 » . .	60 »	50 km.	—
» » » » 250 » . .	50 »	45 »	—
» » » » 200 » . .	—	40 »	—
» » » » 100 » . .	—	—	25 km.,

allt i timmen.

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

4 mom. Tåg får icke framföras i växelkurva eller mot spetsarna af en växel, som icke är förreglad, med större hastighet än 40 kilometer i timmen.

Mot spetsarna af förreglad växel i rakspår är största tillåtna hastigheten 60 kilometer i timmen, där ej väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgifver större hastighet för särskilda bansträckor.

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

5 mom. Då tåg nalkas station eller annat ställe, som är försedt med fast signalinrättning, får hastigheten icke vara större, än att tåget kan stanna enligt föreskrift i denna förordning.

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

7 mom. När varsamhetssignal angifver, att å viss del af banan mindre hastighet än den i allmänhet tillåtna af omständigheterna påkallas, får hastigheten, såvida icke någon särskild föreskrift om densamma är meddelad, icke öfverstiga 20 kilometer i timmen.

95 §.

Skyldighet för tåg att stanna.

Tåg skall stanna ej endast då stoppsignal gifves, utan äfven då tåget ankommer till station eller annat ställe, som skall vara skyddadt af fast signalinrättning, men signal från nämnda signalinrättning antingen helt och hållet saknas eller till följd af dimma, snöyra eller annan orsak är otydlig, eller visar annan tågväg än den, som blifvit lokomotivföraren för det ifrågavarande tåget anvisad.

96 §.

Bromsning.

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

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

Har tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkställts af lokomotivpersonalen, får detsamma ej fortsätta, förrän tågbefälhafvaren förvissat sig om orsaken till bromsningen och gifvit lokomotivföraren afgångssignal.

97 §.

Arbetståg. Arbetståg anordnas af föreståndaren för trafikafdelningen på rekvisition af behörigt banbefäl sålunda, att hela den ifrågakommande bansträckan eller å dubbelspårig bana det ena spåret äfvensom ett genomgångsspår å mellanliggande station eller stationer ställas till banafdelningens uteslutande förfogande.

Arbetståg får inom det anvisade området fritt röra sig fram och åter samt till- och afkoppla vagnar utan anbringande af i 46 § föreskrifna signaler för tåg, men får ej ingå till station utan att tågbefälhafvaren förvissat sig om, att hinder därför icke förefinnes.

98 §.

Tåg, som stannat å linjen. 1 mom. Nödgas tåg stanna å linjen, och är det synbarligen ur stånd att utan dröjsmål fortsätta, skola genom tågbefälhafvarens försorg stoppsignaler genast anordnas, såsom i 45 § är föreskrifvet.

2 mom. Kan tåget ej föras framåt utan endast tillbaka, må, såvida lokomotivföraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget backas, därvid en signalgifvare, visande stoppsignal, sändes före tåget, som sakta följer efter på ett afstånd af omkring 600 meter under upprepade signaler: »tåg kommer». Tåget får dock icke föras förbi fast signalinrättning, förrän tågbefälhafvaren af där tjänstgörande signalkarl erhållit besked, att, för så vidt han vet, intet

hinder förefinnes. Tillhör den fasta signalinrättningen blockpost, skall, innan tåget får föras vidare, order inhämtas från den blockpost eller station, som ligger närmast den ifrågavarande blockposten i den riktning, hvari tåget föres.

3 mom. Kan tåget hvarken föras framåt eller tillbaka, skall tågbefälhafvaren 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, missödets 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 hvilket hjälplokomotiv begärts, kunna fortsätta innan hjälplokomotivet anländt, får tåget likväl icke sättas i gång, förrän tågbefälhafvaren anmält förhållandet till den station, vid hvilken hjälplokomotivet begärts, samt därifrån erhållit tillstånd att gå framåt eller tillbaka. Skall tåget backa, vidtagas de i 2 mom. föreskrifna åtgärder.

4 mom. Har tåg stannat å linjen endast för att genom backning och ny fart åter kunna komma fram, må, såvida lokomotivföraren anser sådant utan fara kunna ske, tåget utan utsättande af signaler sakta föras tillbaka högst 1,000 meter, dock aldrig förbi fast signalinrättning utan att iaktttaga föreskrifterna i 2 mom.

99 §.

Vagnar, kvarlämnade af tåg, som stannat å linjen.

Måste vagnar kvarlämnas af tåg, som stannat å linjen, skall tågbefälhafvaren, innan den del af tåget, som kan fortsätta, åter sättes i gång, tillse, att de kvarlämnade vagnarna säkert bromsas eller förstängas. Vidare åligger

honom föranstalta därom, att föreskrifven signalering verkställes samt att de kvarlämnade vagnarna blifva på lämpligt sätt bevakade. De i 32 och 33 §§ omförmälda signaler till betecknande af slutet af tåg få icke anbringas å den tågdel, som fortsätter. Befälhafvaren å nämnda tågdel skall inberätta händelsen till föreståndaren å nästa station äfvensom till signalkarlarna vid alla fasta signalinrättningar på vägen mellan de kvarlämnade vagnarna och stationen, däruti äfven inberäknad stationens egen fasta signalinrättning åt detta håll.

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

100 §.

Lossgångna vagnar.

1 mom. Om vagnar gå loss å linjen från tåg, hvars 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 gifvas af vare sig tåg- eller banpersonal, utan skall tåget fortsätta till nästa station, hvarvid lokomotivföraren har att göra motsvarande anmälan till stationsföreståndare och signalkarlar, som i 99 § är föreskrifven för å linjen kvarlämnade vagnar, hvad 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.

Icke heller under dagen får vare sig försök göras att till tåg åter tillkoppla lossgångna vagnar, eller stoppsignal för sådant ändamål gifvas, såvida icke med säkerhet är kändt, att vagnarna stå stilla.

I fråga om de lossgångna vagnarna vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrifna i 99 § för å linjen kvarlämnade vagnar.

2 mom. Om vagnar gå loss å linjen från tåg, hvars lokomotiv skjuter vagnarna, skall tåget under alla förhållanden stanna och de lossgångna vagnarna, såvidt möjligt, stoppas för att därefter tillkopplas. I dylika fall skall stoppsignal gifvas af den, som upptäckt, att vagnarna gått loss.

101 §.

Urspårning af tåg eller annan olycks-händelse.

Inträffar å banan urspårning af tåg eller annan olyckshändelse af den beskaffenhet, att tåg icke kan fortsätta, och är afsevärd skada skedd eller fara till lif eller lem för handen, så att skyndsam hjälp kräfves, skola vederbörliga signaler utsättas, ilbud afsändas åt båda hållen för att tillkalla banpersonal och banarbetare, samt underrättelse om olyckshändelsen och dess hufvudsakliga beskaffenhet fortast möjligt meddelas närmaste befäl, som skall skyndsamt begifva sig till olycksplatsen och där vidtaga erforderliga åtgärder.

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

I lifsfara varande eller skadade människor skola först bispringas och bemödandet därnäst afse att göra banan klar för fortsatt trafik.

102 §.

Ej bekantgjordt tåg m. m.

Måste tåg utsändas utan att förut vara för banbevakningspersonalen bekantgjordt, eller utsändes tåg, utan att i 78 § stadgad tåganmälan kunnat ske, eller afsändes tåg

från station före den i tidtabellen bestämda tiden, skall tåget framföras med synnerlig uppmärksamhet och med minskad hastighet.

103 §.

Stoppsignal af obekant anledning. Har tåg stannat på linjen för annan stoppsignal än den, som gifvits från fast signalinrättning, och är den, som ansvarar för signalen, icke tillstädes för att gifva upplysning om anledningen till densamma, må tågbefälhafvaren, ifall han efter undersökning icke finner någon anledning till fara, låta tåget långsamt fortsätta under sådan bevakning, som i 98 § 2 mom. föreskrifves. Märkes ej anledning till fara, sedan tåget framgått 2 kilometer, må lokomotivföraren, under iakttagande af synnerlig uppmärksamhet å banan, åter framföra tåget med den i tidtabellen föreskrifna hastigheten.

IV. Undantagbestämmelse.

104 §.

Öfverhängande fara. Vid öfverhängande fara må det ankomma på vederbörande att vidtaga de åtgärder, som för farans förebyggande må anses nödiga, äfven om samma åtgärder afvika från de i denna förordning föreskrifna.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1909: dock skall skyldigheten att visa körsignal från semafor medelst vinge, ställd i 45° vinkel uppåt, icke inträda förr än ett år därefter.

Motiv.

Såsom ofvan i inledningen framhållits, motsvarar innehållet i föreliggande förslag i hufvudsak de nya signal- och säkerhetsordningar, hvilka från och med den 1 oktober innevarande år skola gälla vid statens järnvägar. Kommittén vill här nedan närmare redogöra för de mera väsentliga förändringar i nu gällande bestämmelser, som i förslaget ifrågasatts, och skälen därför, äfvensom för hvad i öfrigt af större betydelse med förslaget äger samband.

I. Förklaringar.

1—10 §§.

Lastplats räknas för närvarande till station. Då emellertid lastplats i de flesta fall saknar telegrafförbindelse, och sådan förbindelse är en af de väsentligaste förutsättningarna för en station, har lastplats i förslaget upptagits såsom tillhörande linjen. Erhåller lastplatsen en sådan betydelse i trafikhänseende, att vid densamma anordnas regelbunden telegrafpåpassning, torde tiden vara inne för dess förändring till station.

Ett nytt begrepp, som upptagits i förslaget, är ett tågs grundhastighet. Det är af stor vikt vid tidtabellers uppgörande, att icke för knapp tid beräknas för tågs gång mellan stationerna, då det eljest kan inträffa, att enda möjligheten att hålla tiderna enligt tidtabellen är att framföra tåget med större hastighet än den tillåtna. Bestämmandet af ett tågs grundhastighet är afsedt att åstadkomma en tillförlitligare grund för tidtabellernas uppgörande. Med antagande för hvarje tåg af en viss lokomotivtyp såsom den i regel tillgängliga bestämmes den för samma lokomotivtyp normala tågbelastningen äfvensom den hastighet, hvarmed

normallasten kan utan svårighet framföras å rak och horisontal bana under ordinära väderleksförhållanden. Den sålunda bestämda hastigheten kallas grundhastigheten för ifrågavarande tåg. Genom att med användande af vunna erfarenhetstal för tågmotståndet i stigningar och kurvor beräkna hvarje bansträckas virtuella längd d. v. s. den längd af horisontal och rak bana, som kan med användande af den för tågets framförande afsedda lokomotivtypens normala kraftutveckling tillryggaläggas på lika lång tid, som åtgår till passerandet af vederbörande bansträcka med dess stigningar och kurvor, erhåller man ett naturligt mått på den tid, som erfordras för att utan öfverskridande af grundhastigheten färdas öfver de särskilda bansträckorna. Om exempelvis det gäller att bestämma tiden för ett tågs gång mellan två stationer, hvilka ligga på ett afstånd från hvarandra af 10 kilometer, erhålles, därest tågets grundhastighet är 60 kilometer i timmen och den virtuella längden af bansträckan mellan de båda stationerna befinnes vara 15 kilometer, en gångtid af 15 minuter.

För de nya begrepp, som i öfrigt upptagits i förslaget, torde någon särskild motivering icke erfordras; viljande kommittén i detta sammanhang endast påpeka, att hufvudspåret mellan stationernas spårområden i förslaget benämnes »linjen» i stället för »banan» enligt nu gällande reglemente. Anledningen härtill är, att ordet banan förekommer såväl i nämnda reglemente som i förslaget i flera olika bemärkelser, såsom då fråga är om byggnadsarbeten å banan, banans hållande i sådant skick att tåg kan framgå däröfver, främmande bana m. m.; linjen är äfven ett i verkligheten användt uttryck för ifrågavarande begrepp.

II. Signaler.

a) Signalmedel, allmänna bestämmelser.

11 §.

I nu gällande reglemente äro såsom fasta signalinrättningar upptagna semafor och signalskifva. Om järnvägs skyldighet att vara försedd med fasta signalinrättningar stadgas i det uppgjorda förslaget till förordning angående

byggnad och underhåll af enskild järnväg. 11 § i nu ifrågavarande förordning innehåller endast föreskrift, hvilka signalmedel få användas i järnvägsdriften.

Bland fasta signalinrättningar är upptagen skifsignal, som endast utgör en annan benämning på signalskifva. Denna består af en mast, hvarå är anbragt en plåt sålunda, att plåten kan vändas tvärs för eller längs med banan; i förra fallet visas med densamma stoppsignal, i senare fallet körsignal. Att skifsignalen icke väl lämpar sig såsom hufvudsignal, torde icke kunna förnekas. Det svenska signalsystemet utgår från principen af blockerad bana d. v. s. att hinder för tågs framsläppande anses föreligga, såvida icke tillstånd därtill medelst signal gifves. Häraf är en följd, att ett tåg bör stanna ej blott då stoppsignal visas utan äfven då signal saknas å plats, från hvilken signal skall gifvas, äfvensom att tillstånd till tågets framsläppande bör gifvas medelst en positiv signalbild. Med skifsignalen visas emellertid körsignal under dagen genom plåten vänd längs banan, hvilket egentligen icke annat är än frånvaro af hvarje signalbild. Att detta signalmedel likväl bibehållits såsom hufvudsignal, beror på ekonomiska hänsyn för de mindre järnvägarna. Enligt förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg är skifsignal medgifven såsom hufvudsignal endast för järnvägar af klass B II och C. Vid statens järnvägar uppsättas icke några nya skifsignaler och äfven befintliga sådana utbytas i mån af tillfälle mot semaforer. Skifsignalerna lämpa sig däremot väl till manöversignaler, hvarmed förbud gifves mot stationsrörelser å viss spårgrupp eller visst spår.

Försignal är icke upptagen i nuvarande reglemente; den finnes emellertid å vissa, särskildt de större järnvägarna. Om skyldigheten att anbringa försignal är stadgadt i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg.

Ett nytt signalredskap enligt förslaget är signalhorn. Ringklocka å lokomotiv har varit medgifven för vissa järnvägar.

15 §.

För närvarande är det enskild järnväg tillåtet att använda andra signaler än de i reglementet föreskrifna, allenast järnvägens styrelse fastställt desamma. Denna frihet

anser kommittén icke blott obehöflig utan äfven olämplig, då, såsom ofvan framhållits, fördelarna af ett likformigt signalväsen för alla järnvägar äro uppenbara. Kommittén har därför i 15 § föreslagit ett ovillkorligt förbud för järnväg att använda andra signaler än de genom ifrågavarande förordning fastställda.

16 §.

I det reglemente för statens järnvägar, som gäller intill den 1 oktober 1907, är stadgadt, att signal ovillkorligen skall åtlydas, antingen orsaken till densamma är känd eller icke. Någon motsvarande bestämmelse finnes icke upptagen i nuvarande reglementet för de enskilda järnvägarna; men har kommittén ansett ett sådant stadgande lämpligen böra i denna förordning intagas. Visserligen kan inträffa, att åtlydnad af en signal kan medföra fara. Så t. ex. om körsignal visas för ett tåg vid ingången till en station, och lokomotivföraren finner, att å det spår, hvarå tåget skall intagas, någon vagn är stående eller annat hinder är för handen, eller om vagn gått loss från tåget ute å linjen i en lutning och tåget så mötes af en stoppsignal. För sådana fall gäller emellertid bestämmelsen i 104 §, att vid öfverhängande fara det må ankomma på vederbörande att vidtaga de åtgärder, som för farans förebyggande må anses nödiga, äfven om samma åtgärder afvika från de i förordningen föreskrifna.

I den nya signalordningen vid statens järnvägar, däri någon bestämmelse motsvarande 104 § i kommitténs förslag icke finnes intagen, är, i fråga om annan signal än stoppsignal, föreskrifvet att, om den, som har att åtlyda signalen, har grundad anledning antaga, att åtlydnad af densamma skulle medföra fara, han skall anmäla sådant hos vederbörande signalgifvare, innan han handlar i enlighet med signalen.

b) Linjen och stationer.

18 §.

I fråga om signalmedlens utseende vill kommittén påpeka, att i stället för signaltafla, röd, och signaltafla, grön, såsom detta signalmedel upptagits i nu gällande reglemente,

kommittén föreslagit signaltafla, röd resp. grön på den ena sidan och hvit på den andra. Skälen till denna ändring äro följande. Ifrågavarande signaler skola visas åt båda håll från det ställe å banan, som icke får befaras eller som skall befaras med varsamhet, således visande rödt resp. grönt utåt banan. När sedermera, efter det ett ankommande tåg i anledning af en dylik stoppsignal stannat, banan åter blifvit klar och den närmast tåget befintliga signaltaflan borttages, skulle, därest den andra signaltaflan icke hunne samtidigt borttagas och denna tafla vore röd jämväl å den sida, som är vänd mot det igångsatta tåget, detta mötas af en ny stoppsignal, utan att någon anledning att stoppa tåget förelåge. Vidare bör å dubbelspårig bana, då endast det ena spåret är ofarbart, den röda signalen icke visas åt annat håll än det, hvarifrån tåg å nämnda spår väntas, då eljest stoppsignal skulle vara synlig jämväl för tåg, som ankommer å det klara spåret. Skall åter en sträcka befaras med varsamhet, bör slutet på densamma lämpligen betecknas med hvit tafla, då den gröna färgen kunde uppfattas såsom angifvande en ny sträcka, å hvilken varsamhet skulle iakttagas. För dubbelspårig bana gälla, beträffande den gröna signaltaflan, motsvarande skäl, som anförts i fråga om den röda signaltaflan. Inom kommittén har varit ifrågasatt, att den gröna signaltaflan skulle å den sida, med hvilken signal visas, målas grön med hvit kant, då därigenom signalen lättare skulle kunna urskiljas, särskildt sommartiden mot en grön bakgrund. Då emellertid enligt den nya signalordningen vid statens järnvägar signaltaflan i fråga skall vara helt grön å den sida, med hvilken signal skall visas, och då kommittén anser det vara af stor betydelse, att signalerna äro likartade vid statens och enskilda järnvägar, har kommittén icke i detta hänseende velat föreslå någon afvikelse. Skulle i något fall den gröna taflan vara svår att urskilja, torde intet hindra att genom anbringande af en hvit kant eller på annat sätt bättre framhäfva den gröna färgen, som ju, äfven med en sådan anordning, bibehålles såsom signalfärgen.

Nya signalmedel äro — utom signalhorn — signalskärm och signallykta; nuvarande reglementet upptager endast handsignallyktas användande under natten vid bristfällig bansträcka eller under reparationsarbete.

19 §.

Stoppsignals gifvande under dagen med hvilket föremål som helst, hastigt fördt flera gånger upp och ned, är i förslaget uteslutet såsom obehöfligt, då dylik signal kan gifvas med signalgifvarens armar.

Det är i förslaget närmare angifvet, huru stoppsignal skall gifvas af stationsföreståndare åt tåg, som inkommit å station. För närvarande utföres denna signal under natten med grönt eller hvitt sken från handsignallykta. Den åsikten har sina anhängare, att det röda skenet bör användas i detta fall likaväl som då stoppsignal i öfrigt skall visas för tåg. Härvid är emellertid att märka, att det röda skenet innebär, om också icke alltid förefintligheten af fara, så dock ett mycket kraftigt gif akt åt lokomotivföraren. I regel erfordras icke något sådant gif akt i de fall, hvarom nu är fråga. Skall ett tåg enligt tidtabellen stanna å en viss station, stoppar lokomotivföraren tåget, till och med äfven om han ej får någon stoppsignal från stationsföreståndaren. Det röda skenet är följaktligen, från denna synpunkt sedt, icke nödvändigt uti nyssnämnda fall; och det torde med fog kunna sägas, att just med hänsyn till det röda skenets allvarliga betydelse detsamma icke bör användas i onödan, då därigenom den nödvändiga känslan hos personalen af detta skens betydelse till äfventyrs kan slappas. Förslaget innehåller därför stoppsignals gifvande under natten af stationsföreståndare åt tåg, som enligt tidtabellen skall göra uppehåll å stationen, med handsignallyktas gröna sken. Att detta sken skall föras flera gånger upp och ned, framgår af bestämmelsen i denna paragraf, att stoppsignal under natten kan gifvas med sken af hvad färg som helst, fördt flera gånger upp och ned. Skall däremot tåg enligt tidtabellen icke göra uppehåll å station, då är det röda skenet på sin plats såsom stoppsignal, ty, äfven om lokomotivföraren på förhand erhållit underrättelse om det extra uppehållet, är det dock ett undantagsförhållande, som skall inträda.

20 §.

För det fall, att hufvudsignal är uppställd innanför eller invid yttersta växeln å en station eller en lastplats,

är föreslaget i denna paragraf, att tåg skall stanna för stoppsignal omkring 100 meter utanför växeln. För närvarande är i detta afseende såsom undantag från den allmänna regeln, att tåget skall stanna före ankomsten till signalstolpen, endast stadgadt att, om den fasta signalinrättningen är uppställd innanför stationens yttersta växel, tåget skall stanna utanför denna växel. Då det emellertid är passerandet af nämnda växel, som stoppsignalen är afsedd att hindra, har försiktigheten ansetts bjuda, att den plats, å hvilken lokomotivföraren har att bringa tåget till stopp, är belägen på något afstånd från den punkt, tåget icke får passera, och icke alldeles invid densamma, enär i sistnämnda fall berörda punkt lätt kan öfverskridas. Paragrafen öfverensstämmer med motsvarande i den nya signalordningen vid statens järnvägar.

21 §.

I denna paragraf är den principen uttalad, att hufvudsignal skall visa stopp utom då tåg får framsläppas, d. v. s. att banan i allmänhet är blockerad. Kommittén vill i sammanhang därmed påpeka, att enligt bestämmelserna i 43 och 56 §§ lyktorna å fasta signalinrättningar kunna under vissa tider, då tåg icke väntas, vara släckta, och att dessa bestämmelser skulle kunna synas strida mot nyssnämnda princip. Kommittén har emellertid icke ansett erforderligt att hänvisa till samma bestämmelser såsom några undantag från regeln. Äfven om de i verkligheten få anses utgöra en af praktiska hänsyn förestafvad modifikation af gällande regel, kan dock äfven sägas, att frånvaro af signal, såsom förhållandet är då signalinrättnings lyktor äro släckta, är liktydig med stoppsignal.

I nu gällande tjänstgöringsreglemente för de enskilda järnvägarna är stadgadt, att signal till tågs framsläppande skall gifvas för ankommande tåg omedelbart efter det tåget gifvit signalen »tåg kommer», hvaremot enligt det till den 1 oktober 1907 gällande tjänstgöringsreglementet för statens järnvägar fast signalinrättning får ställas till varsamhet — d. v. s. visa signal för tågs framsläppande — redan innan tåget gifvit signalen »tåg kommer» utom vid svängbro och annat med fast signalinrättning skyddadt ställe å banan samt vid station, där tåg skola mötas.

Den första kommitté, som tillsattes för att utarbeta förslag till nytt tjänstgöringsreglemente vid statens järnvägar, upptog till en början i sitt förslag såsom undantagslös regel, att signal för väntadt tågs framsläppande skulle visas, innan tåget gifvit signalen »tåg kommer», under framhållande att hvarje signal under alla förhållanden verkligen skulle afse att gifva den order, som signalbilden angåfve. Då nämnda regel visat sig leda till den oegentligheten, att den fasta signalinrättningen ställdes till signal för tågs framsläppande huru lång tid som helst före det väntade tågets ankomst, ansåg kommittén nödvändigt, att viss tidpunkt stadgades såsom den tidigaste för ifrågavarande signals gifvande, i hvilket hänseende kommittén föreslog den tid, då det väntade tåget enligt tidtabell skulle afgå från närmaste trafikstation. En ledamot i kommittén anmärkte mot denna bestämmelse, bland annat, att den strede mot den för det svenska signalsystemet gällande grundprincipen, att banan skall vara blockerad. Men, yttrade kommittén, då signalens ställande till varsamhet från principiell synpunkt icke behöfde betraktas annorlunda än såsom en förändring af den blockerade zonens storlek, samt den af kommittén jämväl föreslagna föreskriften att, om hufvudsignalen visade stopp då tåg gåfve signalen »tåg kommer», signalen »varsamhet» ej finge gifvas innan tåget stannat, omöjligen skulle, särskildt vid mötesstationer, kunna med bibehållande af den enligt gällande tidtabell bestämda tåghastigheten vinna tillämpning, därest ej stadgande tillika gåfves om signalens ställande på förhand till »varsamhet», hade kommittén ej tvekat att såsom en nödvändig konsekvens af den förra föreskriften i förslaget upptaga jämväl den senare.

Då nämnda kommitté, efter förnyad granskning, afgaf ett nytt förslag, hade kommittén uti ifrågavarande bestämmelse vidtagit ändring. Kommittén föreslog då, att signal till tågs framsläppande i allmänhet skulle gifvas för ankommande tåg omedelbart efter det tåget gifvit signalen »tåg kommer», men att vid sådan mellanstation, där tågmöte, tågförbigång eller tåguppehåll icke skulle äga rum signal till tågs framsläppande finge gifvas från hufvudsignal, innan tåget gifvit signalen »tåg kommer», dock högst 15 minuter före tågs väntade ankomst och i intet fall förrän tåget enligt tidtabell skulle afgå från närmaste trafikstation. Kommittén framhöll, att äfven med det sålunda

formulerade stadgandet den obestridliga fördel, som med den första formuleringen afsågs, i väsentlig grad eller just vid mellanstationer, som passerades af snabbgående tåg, bibehölles.

Sedermera blef en ny kommitté tillsatt för omarbetandet af tjänstgöringsreglementet, hvilken i sitt först afgifna förslag upptog de af den förra kommittén senast föreslagna bestämmelserna i detta hänseende, men vid den slutliga granskningen uteslöt medgifvandet att vid vissa mellanstationer gifva signal till tågs framsläppande, innan tåget gifvit signalen »tåg kommer». Till stöd för denna förändring anförde kommittén: »Det torde icke kunna förnekas, att nämnda medgifvande, huru visserligen begränsadt till högst 15 minuter före tågs väntade ankomst och i intet fall förrän tåget enligt tidtabell skall afgå från närmaste trafikstation, kan utgöra en frestelse för personalen vid stationer, som midt i natten passeras af tåg, att redan på kvällen ställa signalen för tågets framsläppande och sedermera lämna stationen obevakad för natten. Detta innebär gifvetvis en fara, då ju något hinder för tågets gång genom stationen under natten lätt kunnat uppstå. Härtill kommer, att förenämnda medgifvande icke utgör någon garanti för förebyggande af den olägenhet, detsamma afsett att undanröja. Denna olägenhet bestod däri att, såsom det äfven några gånger händt, signalkarlen kunde somna på sin post, så att han ej hörde signalen »tåg kommer», och följaktligen lät hufvudsignalen fortfarande visa stopp samt därigenom orsakade tågets fördröjande. Detta kan emellertid lika väl blifva fallet, om signalgifvaren berättigas att femton minuter före tågs väntade ankomst ställa signalen för tågets framsläppande.»

Till stöd för att signalförändringen bör ske före tågets ankomst kan anföras, att därigenom undvikes den olägenhet, som består däri, att lokomotivföraren, då ett tåg nalkas en station, icke genast genom hufvudsignalens ställning får besked, huruvida tåget tillåtes ingå på stationen eller icke. Denna olägenhet kan så till vida hafva praktisk betydelse som lokomotivföraren, därest stoppsignalen icke nog hastigt förändras till signal för tågets framsläppande, kan förledas till den tanken, att orsaken därtill är bristande påpasslighet hos signalvakten, och därför icke omedelbart vidtager åtgärder för tågets stoppande, hvilket kan

hafva ödesdigra följder för det fall, att stoppsignalens bibehållande var orsakadt af förefintligt hinder för tågets intagande å stationen.

De skäl, som af sistnämnda kommitté anförts till stöd för att signalförändringen ej bör ske förr än efter det tåget gifvit signalen »tåg kommer», äro onekligen ganska beaktansvärda. Äfven om man fastslår en viss tid, före hvilken körsignal ej får visas, torde det dock icke alltid kunna kontrolleras, att denna bestämmelse efterlefves. Detta gäller särskildt å stationer, hvilka passeras af tåg under natten och hvilka åro befriade från telegrafpåpassning. Å dessa stationer tjänstgör vid sådana tillfällen icke någon annan än den, som har att sköta den fasta signalinrättningen; och det torde icke kunna förnekas, att frestelsen för honom är ganska stor att redan på aftonen ställa signalen för tågets framsläppande och sedermera lämna stationen obevakad för natten.

I den af järnvägsstyrelsen fastställda nya signalordningen vid statens järnvägar äro emellertid uti ifrågavarande hänseende följande stadganden meddelade:

»Signal till tågs framsläppande skall, om hinder ej förefinnes, med nedan stadgade undantag gifvas för ankommande tåg omedelbart eller högst 10 minuter före tågets väntade ankomst och för stillastående tåg omedelbart innan detsamma skall sättas i gång.

Vid station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, skall emellertid för ankommande tåg signal till dess framsläppande gifvas omedelbart efter det tåget gifvit signalen 'tåg kommer'.»

De skäl, hvilka, enligt hvad kommittén har sig bekant, legat till grund för järnvägsstyrelsens berörda beslut, äro följande.

Vid många stationer kan det för den, som sköter den fasta signalinrättningen, vara svårt att uppfatta tågsignalen, och gäller detta särskildt å sådana stationer, där signalinrättningen skötes från ett ställverkshus. Vid dessa stationer skulle alltså, om signalförändringen ej finge ske förrän tåget gifvit signalen »tåg kommer», ofta kunna inträffa, att körsignal icke visades på den bestämda tiden, oaktadt något hinder för tågets framsläppande icke funnes, hvilket åter skulle, till synnerligen stor olägenhet för trafiken, hafva onödiga tåguppehåll till följd. Denna olägenhet kvarstår visserligen äfven enligt järnvägsstyrelsens beslut i

fråga om stationer, där tågmöte eller tågförbigång äger rum; men vid sådana stationer har trafiksäkerheten ansetts ovillkorligen fordra ett undantag från den allmänna regeln. Härtill kommer, att tågen vanligen skola stanna å mötes- eller förbigångsstationen eller åtminstone i betydlig grad sakta farten vid deras passerande, hvarför en möjlig tidsförlust i anledning af fördröjd signalförändring icke blir så kännbar.

Äfven af en annan anledning skulle, särskildt för de snabbgående tågen, stor svårighet möta att hålla tidtabellen, om signalförändringen ej skedde förrän efter tågsignalen, i det tågen, till följd af ovissheten om körsignal komme att gifvas, måste vid annalkandet till station, som af dem skulle passeras, minska farten i betydligt större grad än eljest skulle vara behöfligt.

Vid sådana småstationer, där ingångsväxeln och fasta signalinrättningen äro långt åtskilda och där dessa pläga skötas af samma person, skulle, under samma förutsättning, då växeln alltid måste vid tågets ankomst bevakas, en särskild person erfordras för att passa den fasta signalinrättningen; alltså en ökning af personal med ty åtföljande kostnad.

Slutligen skulle äfven betydelsen af försignal i väsentlig grad förminskas, alldenstund signalen »tåg kommer» i regel icke gifves förr än vid ankomsten till försignalen, hvarför signalförändringen icke komme att ske förr än efter försignalens passerande.

Betydelsen af den af den senare statsbanekommittén uttalade farhågan, att en mellanstation, hvilken vore befriad från telegrafpåpassning, kunde under natten lämnas obevakad, är af järnvägsstyrelsen på det sätt minskad, att i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar uttryckligen stadgats, att tåg ej får afgå från dylik station utan att afgångssignal gifvits, hvilken signal för sådant fall skall gifvas af den, som sköter den fasta signalinrättningen. Är denna således icke tillstädes, visande afgångssignal, skall ett ankommande tåg stanna.

På nu anförda skäl har kommittén, som i sitt förslag jämväl intagit sistberörda stadgande, anslutit sig till hvad järnvägsstyrelsen för statens järnvägar beslutat.

22 och 23 §§.

I nuvarande tjänstgöringsreglemente stadgas, att varsamhetssignal eller signal, att tåg skall gå långsamt, gif-

ves vid dagsljus: med semafor genom vinges nedfällande i 45° vinkel, med signalskifva genom plåtens vändande längs banan, med grön signaltafla planterad vid banan, med grön signalflagga eller med den signalerandes ena arm, sträckt uppåt; och nattetid: med det gröna skenet från semafors eller signalskifvas lykta eller med handsignallyktas gröna sken, hållet stilla; samt att »alltvälsignal» eller signal, att i gång varande tåg får obehindradt fortgå, gifves vid dagsljus med signalflagga, hoprullad och hållen vid högra sidan längs armen, eller med den signalerandes ena arm vågrätt utsträckt, och nattetid med handsignallyktas hvita sken, hållet stilla.

Varsamhetssignalens betydelse är uttryckt i nyssnämnda definition: att tåg skall gå långsamt; samma betydelse är bibehållen i föreliggande förslag, allenast med viss ändring i uttryckssättet, nämligen att tåg skall gå med minskad hastighet. Af de olika sätt för varsamhetssignalens gifvande, som nuvarande reglemente bestämmer, innebär användandet af grön signaltafla, grön signalflagga, den signalerandes arm och handsignallyktas gröna sken ett meddelande till lokomotivföraren, att till följd af tillfälliga omständigheter tåget icke får framföras med oförminskad hastighet. Dessa signaler hafva alltså fullständigt karaktären af varsamhetssignal. Så är emellertid icke förhållandet med de såsom varsamhetssignaler upptagna signalerna från fast signalinrättning. Dessa signaler afse att gifva tåg tillstånd att fortsätta och utgöra icke någon befallning till lokomotivföraren att därvid minska farten. Den omständigheten, att tåget nalkas en station eller annat med fast signalinrättning skyddadt ställe å banan, kräfver icke utan vidare i och för sig något minskande af hastigheten; behöfver denna minskas, exempelvis därför att tåget skall stanna å en station, då är det på grund af bestämmelsen därom i tidtabellen, som lokomotivföraren vidtager en dylik åtgärd. Blotta befintligheten af en fast signalinrättning angifver, att tåget nalkas ett ställe, där lokomotivförarens uppmärksamhet bör än mera skärpas än vanligt, men signalerna från denna signalinrättning skola endast gifva besked, huruvida tåget får fortsätta eller ej; erfordras minskande af hastigheten å en bansträcka, som är skyddad af fast signalinrättning, bör detta utmärkas genom anbringande af någon af öfriga, här ofvan omnämnda varsamhetssignaler.

Hvad nu är sagdt är anledningen till att i kommitténs förslag, 23 §, såsom varsamhetssignal icke upptagits signal från fast signalinrättning, hvaremot öfriga varsamhetssignaler enligt det nu gällande reglementet bibehållits. Såsom ny varsamhetssignal har upptagits det gröna skenet från signallykta, placerad å banan: vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete.

De nuvarande varsamhetssignalerna från fast signalinrättning hafva däremot af kommittén upptagits i 22 § under benämning körsignal eller signal att hinder för tågs gång icke finnes, hvilken signals betydelse hufvudsakligen sammanfaller med den nuvarande alltvälsignalen. De såsom dylik signal i gällande reglemente upptagna signalerna hafva i förslaget öfverförts till körsignalskategorien utom signal med den signalerandes ena arm, vågrätt utsträckt, hvilken signal endast torde behöfva förekomma vid gifvande af afgångssignal.

Körsignal från semafor skiljer sig så till vida från den nuvarande varsamhetssignalen, att semforens vinge skall vara ställd i 45° vinkel *uppåt* i stället för nedåt. Denna anordning har en praktisk betydelse. Om nämligen mekanismen är i olag, kan en till stopp d. v. s. vågrätt ställd vinge falla ned och intaga den ställning, som för närvarande är bestämd för meddelande af tillstånd för tåg att fortsätta, hvilket kunde medföra ödesdigra följder. Genom den nu föreslagna anordningen kan uti ifrågavarande fall den till körsignal ställda vingen intaga antingen en ställning, som visar stopp, eller ock, i likhet med den till stopp ställda vingen, en ställning, som icke visar någon signal alls. I hvilketdera fallet som helst kan åtlydnad af signalen icke medföra någon fara, ty äfven i senare fallet, då icke någon signal alls visas, skall tåget stanna. Den föreslagna signalbilden förekommer äfven vid utländska järnvägar, såsom i Danmark och Tyskland.

Kommittén vill slutligen i detta sammanhang påpeka, att för körsignals gifvande under natten olika sken enligt förslaget skola användas, allteftersom signalen gifves från fast signalinrättning eller från handsignallykta, nämligen grönt i förra fallet och ofärgadt i det senare. Mot det gröna skenets användande skulle kunna erinras, att detta skens betydelse i allmänhet är att påkalla varsamhet men att körsignalen, såsom kommittén själf utvecklat, icke har

en sådan betydelse. Detta må visserligen vara sant, men kommittén har på samma gång framhållit, att blotta befintligheten af en fast signalinrättning påkallar skärpt uppmärksamhet hos lokomotivföraren; och synes därför det gröna skenet, hvilket, på samma gång det gifver tåget tillstånd att fortsätta, under natten utmärker befintligheten af en fast signalinrättning, ur sådan synpunkt kunna försvaras. Det ofärgade skenet från handsignallykta har däremot enbart betydelsen att tillkännagifva obehindrad gång för tåget. Att icke i detta fall det ofärgade skenet jämväl föreslagits från fast signalinrättning, beror därpå, att samma sken är för lokomotivföraren synligt från fönster och andra upplysta föremål och att således en för trafiksäkerheten farlig förväxling skulle kunna ske. Icke heller torde någon annan för signalering lämplig färg än den gröna i förevarande fall stå att finna.

De i dessa paragrafer uttalade principer öfverensstämma med motsvarande i den nya signalordningen vid statens järnvägar.

Kommittén vill i detta hänseende erinra, att enligt signalordningen för de tyska järnvägarna det gröna skenet användes såsom »fahrtsignal», oaktadt detsamma i allmänhet betecknar varsamhet.

24 §.

För afgångssignal under natten är i denna paragraf föreslaget handsignallyktas gröna sken, fördt i cirkel; enligt nu gällande reglemente skall för denna signal användas det hvita skenet. Då emellertid signaler för stationsrörelser äro af kommittén föreslagna att i allmänhet utföras med ofärgadt sken — »framåt» skall under natten gifvas med handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fördt i cirkel — skulle det ofärgade skenets användande jämväl för afgångssignal kunna föranleda förväxlingar. Den förändringen är äfven i fråga om afgångssignal föreslagen, att signalpipas användande endast skall förekomma, då tåg skall afgå från station; icke heller för närvarande plägar i verkligheten signalpipa användas, då afgångssignal gifves åt tåg, som stannat å linjen, ehuru reglementet icke innehåller något undantag för detta fall. Enligt beslut af järnvägsstyrelsen skall från och med den 1 oktober 1907 å samtliga enskilda

järnvägar afgångssignal gifvas under natten på det af kommittén föreslagna och i den nya signalordningen vid statens järnvägar föreskrifna sätt.

25 §.

Genom denna paragraf har fastställts en signal, som förut icke varit upptagen i reglementet, men som i praktiken visat sig vara behöflig, nämligen »klart efter». Med denna har likställts meddelande af tågbefälhafvare till stationsföreståndare och mellan tågpersonalen inbördes, att det i hvad på signalgifvaren ankommer är klart för tågs afgång.

26 §.

De i 19, 22 och 23 §§ upptagna stopp-, kör- och varsamhetssignaler angifvas uttryckligen afse tåg; det finnes emellertid äfven andra fordon än tåg, som äro i rörelse ute å linjen, såsom t. ex. dressiner af sådan beskaffenhet att de icke äro att anse såsom motorvagnar, i hvilket fall de hänföras till tåg. För dylika, ej till tåg hänförliga fordon gifves aldrig signal från fast signalinrättning; men det är tydligt, att om ett sådant fordon eljest mötes af stopp- eller varsamhetssignal, detsamma bör ställa sig samma signal till efterrättelse. Har fordonet stannat för stoppsignal, får det sedermera icke fortsätta öfver det med signalen skyddade stället, förr än stoppsignalen borttagits eller förändrats till körsignal. Dessa grundsatser äro uttryckta i bestämmelserna i 26 §. Ett särskildt slag af fordon, som icke är att hänföra till tåg, är ensamt lokomotiv, som tjänstgör å station. För ett sådant lokomotiv gälla de i 28 § omnämnda signaler för stationsrörelser.

27 §.

Signallyktor vid spårväxlar och spärrbommar äro för närvarande icke föreskrifna. Det är icke heller kommitténs mening att föreslå skyldighet för de enskilda järnvägarna att vid alla växlar och spärrbommar anordna lyktor. Detta blefve alltför betungande och torde icke vara af behofvet påkalladt. Denna fråga är behandlad i kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll

af enskild järnväg. I 27 § i nu ifrågavarande förordning är endast de olika signalbildernas utseende angifvet.

28 §.

Det är ofvan antydt, att det ofärgade skenet af kommittén föreslagits att i allmänhet användas vid stationsrörelser i stället för det nu föreskrifna gröna skenet. Flerstädes användes nog redan nu det ofärgade skenet och detta af den naturliga anledningen, att det för växelkarlarna är af mycket stor vikt att hafva sina lyktor inställda med sådant sken, att de därmed kunna vägleda sig på bangårdarna, och det måste vara förenadt med besvär och olägenhet att tidt och ofta ändra skenen. Om således lagfästandet af det ofärgade skenet vid stationsrörelser är af praktiska skäl betingadt, möter icke desto mindre ett praktiskt hinder för ett fullständigt genomförande af denna princip. Såsom af förslaget synes, är det ofärgade skenet föreslaget till användning vid signalerna »stopp», »framåt», »back» och »skjuts». Hvad särskildt stoppsignalen angår, vill kommittén påpeka, att enligt 19 §, till hvilken i 28 § i fråga om signalen »stopp» hänvisas, stoppsignal kan gifvas med ofärgadt sken, fördt flera gånger upp och ned. Däremot är saktasignalen föreslagen att under natten gifvas med handsignallyktans *gröna* sken, hållet stilla. Anledningen till denna afvikelse från principen är att söka i svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att för saktasignalen finna en lämplig rörelse med lyktan, som tillräckligt tydligt skiljer sig från de för öfriga signaler föreskrifna rörelserna. Vid stoppsignal skall det ofärgade skenet föras flera gånger upp och ned, vid signalen »framåt» långsamt i cirkel och vid signalen »back» långsamt upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter. Den förra af de båda ofvannämnda statsbanekommittéerna hade för saktasignalen föreslagit handsignallyktans ofärgade sken fördt sakta i halfcirkel nedåt, men den senare af dessa kommittéer yttrade härom, att kommittén befarade, att den sålunda föreslagna saktasignalen synnerligen lätt kunde förväxlas med backsignalen och att denna farhåga äfven, enligt hvad kommittén haft tillfälle inhämta, delades af en hel del af den personal, som hade med signalerna att skaffa, hvarför samma kommitté föreslog det gröna skenet för ifrågavarande signal.

Förevarande kommitté delar fullständigt berörda farhåga; och då annan lämplig rörelse näppeligen torde kunna påfinnas, och då det ofärgade skenet hållet stilla är allt för litet utmärkande för en signal, alldenstund flera sådana sken kunna å en bangård förekomma, har kommittén funnit användandet af det gröna skenet för saktasignal vid stationsrörelser vara af behofvet påkalladt. Liknande bestämmelse är äfven intagen i den nya signalordningen vid statens järnvägar; och äro enligt järnvägsstyrelsens beslut de nya signalerna under natten för »framåt» och »back» från och med den 1 oktober 1907 införda för samtliga enskilda järnvägar.

Signalpipa och signalhorn hafva ansetts icke böra få användas såsom självständiga signalmedel i de uti 28 § 1 mom. omnämnda fall, hvaremot de synnerligen väl lämpa sig för påkallande af uppmärksamhet vid signalering för stationsrörelser.

C) Tåg och järnvägsfordon, som icke äro att hänföra till tåg.

31 §.

I fråga om de i denna paragraf upptagna signaler med hvissla å lokomotiv eller motorvagn vill kommittén framhålla, att de olika signalerna för tågs igångsättande och stoppande gjorts beroende af det förhållandet, huruvida lokomotivföraren därvid har behof af biträde från den öfriga tågpersonalen eller icke. Detta biträde består i åtskrufvande af bromsarna vid tågs stoppande, lossande af bromsarna vid dess igångsättande och kan således aldrig blifva erforderligt å tåg med genomgående bromsinrättning, hvilken skötes af lokomotivföraren. Å alla andra tåg däremot är detta biträde erforderligt, hvarför signalerna »bromsa kraftigt» och »lossa bromsarna» böra komma till användning, den förra vid stoppandet och den senare vid igångsättandet af dylika tåg. Äfven om bromsarna skulle vara lossade, innan tåget skall sättas i gång, kan lokomotivföraren ej veta detta, hvadan den föreslagna signalen äfven för detta fall torde hafva sitt berättigande. Är tåget åter försedt med genomgående bromsinrättning eller är det ett ensamt lokomotiv, är den korta gifaktsignalen föreslagen såväl för stoppande

som för igångsättande. Samma signal är föreslagen, bland annat, för det fall att tåg får passera station såsom svar å gifven afgångssignal. Det torde visserligen kunna sägas, att tågets fortsatta gång är ett tillräckligt tydligt svar å stationsföreståndarens afgångssignal; men det lärer icke kunna förnekas, att det för stationsföreståndaren är af en viss betydelse att erhålla ett omedelbart erkännande från lokomotivföraren, att han uppfattat afgångssignalen, hvadan ifrågavarande svarssignal synes kommittén berättigad.

Signalen »fara» såsom särskild signal är i förslaget utesluten. Denna signal innebär endast, att lokomotivföraren påkallar den öfriga tågpersonalens hjälp med bromsning och att denna måste skyndsamt och med kraft verkställas. För sådant ändamål torde emellertid signalen »bromsa kraftigt», efter behof upprepad, göra till fyllest.

Tillåtelse att å lokomotiv eller motorvagn använda ringklocka i stället för hvissla för signalerna »gif akt» och »tåg kommer» är af kommittén föreslagen i vissa angifna fall. Särskildt i städer eller andra större samhällen kan sådant vara lämpligt. I nuvarande reglemente talas icke om ringklocka, men för vissa järnvägar äro bestämmelser därom meddelade. Vid järnvägarna Stockholm—Djursholm och Stockholm—Saltsjön kunna alla de olika signalerna gifvas vare sig med hvissla eller ringklocka med bestämmelse tillika, att ånghvisslan användes endast i trängande fall, och för Hudiksvall—Bergsjö järnväg är stadgadt, att å lokomotiv, som är i rörelse å oinhägnade spår inom Hudiksvalls stad, äfven ringklocka må användas såsom varningssignal. Att medgifva användandet af ringklocka för alla slag af signaler, har synts kommittén obehöfligt och i vissa fall olämpligt. De få järnvägar, hvilka ett sådant tillstånd för närvarande är lämnadt, torde, därest så icke redan skett, med lätthet kunna anordna hvissla å sina lokomotiv eller motorvagnar. I den nya signalordningen vid statens järnvägar är användande af ringklocka i stället för hvissla ifrågasatt att kunna äga rum endast vid signalen »tåg kommer».

32 §.

Beträffande signallyktor å tåg, hvarom denna paragraf handlar, äro åtskilliga nyheter föreslagna, och öfverensstämma dessa med de vid statens järnvägar genom den

nya signalordningen införda. I stället för en lykta med rödt och en lykta med hvitt sken å lokomotivets framände upptager förslaget antingen två lyktor med ofärgadt sken eller en enda centralt och högt fästad stor lykta likaledes med ofärgadt sken. Denna anordning, hvarigenom banan framför lokomotivet blir bättre upplyst, är redan medgifven vid Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg, hvarförutom för Hör-Hörby m. fl. mindre järnvägar föreskrifvits anbringandet af en starkt lysande lykta med hvitt sken å tågets framände.

En annan nyhet är anbringandet å lokomotivets bakände af två lyktor med rödt sken bakåt. För närvarande är endast föreskrifvet att, då lokomotivet skjuter vagnarna framför sig eller går ensamt, å lokomotivet skall finnas en lykta med rödt sken bakåt. Då det emellertid ofta inträffar, att lokomotivet skiljer sig från det öfriga tåget, såsom för intagande af vatten, för växling å station, har det ansetts erforderligt, att lokomotivet alltid har signallyktor äfven å bakänden.

Då lokomotivet drager tåget, skall enligt nu gällande reglemente lyktor anbringas å sista *täckta vagnen* i tåget. Ändamålet med dessa lyktor är, utom att tjäna såsom stoppsignal för efterkommande tåg, att för såväl banbevakningssom tågpersonalen utmärka, att icke något fordon gått loss från tåget. Detta är emellertid af lika stor vikt, vare sig den sista vagnen är täckt eller öppen, vare sig en vagn eller ett annat fordon, t. ex. en tender, går sist i tåget. Om än det kan vara förenadt med svårighet att anbringa lyktor å öppna vagnar eller andra fordon än vagnar, torde det dock icke vara omöjligt, hvarför bestämmelserna i detta hänseende affattats på sätt förslaget utvisar.

Bestämmelsen att å förstärkningslokomotiv lyktornas sken icke skall förändras, om lokomotivet återgår från linjen, men väl om det återgår från station, torde tarfva en förklaring. Om t. ex. en större stigning å banan finnes invid en station och såsom hjälp för tågets framförande uppför nämnda stigning ett förstärkningslokomotiv åtföljer tåget från stationen, skall detta lokomotiv återvända till stationen, sedan stigningen passerats. Att å ett sådant lokomotiv, som sålunda återgår från linjen, ändra lyktorna, vore både opraktiskt och obehöfligt. Opraktiskt därför att det vållar ganska mycket besvär och tidsutdräkt att verkställa förändringen, obehöfligt därför att banbevakningsper-

sonalen, som sett förstärkningslokomotivet åtfölja tåget, vet, att detsamma omedelbart skall återvända. Intetdera af dessa skäl gäller för det fall, att ett förstärkningslokomotiv åtföljt ett tåg till en station, då lokomotivet alltid, åtminstone under någon stund, uppehåller sig å stationen.

33 §.

I nuvarande reglemente är föreskrifvet, att å järnväg, där det anses nödigt att vid dagsljus särskildt beteckna sista vagnen i tåg, sådan beteckning skall ske genom en hvit skärm, fästad vid vagnens eftersta gafvel. Att lämna järnvägen själf frihet att afgöra, huruvida ifrågavarande signal skall anbringas eller icke, synes kommittén olämpligt. Ändamålet med denna signal är, att under dagen skall kunna synas, att tågets alla fordon medfölja tåget; och har kommittén i 33 § föreslagit en ovillkorlig skyldighet för enskild järnväg att, såsom förhållandet äfven är vid statens järnvägar, anbringa en slutsignal å tåg under dagen. Angående beskaffenheten af denna signal hafva vid statens järnvägar införts två utstående hvita skärmar, fästade en på hvardera långsidan af sista fordonet. Sålunda anbringade skärmar hafva den fördelen framför skärm å sista fordonets baksida, att de icke så lätt skymmas af utströmmande ånga från tåget eller af damm, äfvensom att de kunna iakttagas af tågpersonalen.

35 §.

Undantagsbestämmelsen i sista stycket af denna paragraf rörande tillkännagifvande å dubbelspårig bana af extra tåg medelst signal å föregående tåg, är föranledd däraf att, om den allmänna regeln eller att dylik signal skall visas å det tåg, som näst förut passerar linjen, skulle tillämpas i det fall, att å dubbelspårig bana möte å ifrågakomna del af linjen äger rum mellan två tåg, som passera linjen närmast före extra tåget, extratågssignal skulle utsättas på de båda tågen vid mötet dem emellan och således ute på linjen.

36 §.

I fråga om lyktor å lokomotiv, som gör växlingstjänst, bör dessas sken helst vara ofärgadt åt båda hållen, då de

oupphörligt ändra rörelseriktning och endast det ofärgade skenet förmår att nöjaktigt lysa upp spåret. Dessutom erfordras emellertid å lokomotivets ena ände en lykta med annat sken för att utmärka, hvilkendera är lokomotivets framände och hvilkendera bakänden.

37 §.

I fråga om signaler å dressin, trehjuling eller vagn, utförd å linjen, torde det kunna ifrågasättas, huruvida röd flagga under dagen verkligen kan erfordras, då fordonet självt bör synas lika väl som flaggan. I den nya signalordningen vid statens järnvägar är äfven denna signal utesluten, men då densammas bibehållande icke kan anses betungande, och då understundom fordonet torde kunna lättare iakttagas, om det är försedt med röd flagga, har kommittén i förslaget bibehållit bestämmelsen om ifrågavarande signal. De särskilda stadgandena om olika sken å dubbelspårig bana äro föranledda däraf, att eljest stoppsignal skulle från fordonet i fråga visas för tåg å andra spåret.

III. Säkerhetsregler.

a) Allmänna bestämmelser.

38 och 39 §§.

Stadgandena i dessa paragrafer öfverensstämma i hufvudsak med motsvarande, i I kap. af nu gällande tjänstgöringsreglemente upptagna bestämmelser. Enda skillnaden är, att enligt förslaget ifrågavarande bestämmelser icke skola gälla för stationspersonal i innertjänst. Förslaget öfverensstämmer med motsvarande bestämmelser i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar.

41 §.

Särskildt för skötande af förreglingsanordningar äro instruktioner nödiga; kommittén har ansett, att utfärdandet af sådana bör kunna anförtros åt vederbörande järnvägs-

styrelse. Finnes vid den kontroll, som från statens sida utöfvas öfver driften, att försummelse härutinnan förelupit, har gifvetvis den kontrollerande myndigheten att ingripa. Såsom kommittén närmare utvecklat i motiven till förslaget till koncessionslag, § 14, anser kommittén, att å spår till hamn, fabrik eller dylikt ställe i regel allmän trafik icke bedrifves. Strängt taget borde vid sådant förhållande några bestämmelser rörande driftens anordning å dylika växlingsspår icke hafva sin plats i denna förordning; men då sådant måste lända till reda, har kommittén ansett det vara praktiskt att här upptaga dylika bestämmelser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har enligt kommitténs mening ingen uppsikt öfver dessa spår, så vida de icke falla inom järnvägens område, hvilket torde närmare framgå af kommitténs förslag till kontrollförordning.

b) Linjen.

43 §.

Den nuvarande bestämmelsen i IV kap. 5 §, att banan skall vara bevakad under de tider af dygnet då tåg väntas, är i förslaget utbytt mot att hvarje bansträcka skall vara bevakad under de tider af dygnet, då densamma trafikeras. Anledningen härtill är, att den förra tidsbestämmelsen — då tåg väntas — ansetts vara allt för inskränkt. Då tåg väntas, är det endast den del af bevakningen, som afser postande för tåg, som skall komma till utförande; i bevakningstjänsten ingår emellertid äfven ett annat, lika viktigt moment, nämligen inspektion af bansträckan i fråga. Att i denna förordning närmare bestämma omfattningen af denna inspektion, har kommittén ansett icke vara lämpligt, då sådant gifvetvis är beroende af olika förhållanden vid olika järnvägar, och har det synts kommittén, att bestämmandet i detta hänseende kunde öfverlämnas åt vederbörande järnvägs styrelse. Någon olägenhet af en sådan anordning torde så mycket mindre vara att befara, som den kontrollerande myndigheten på grund af stadgandet i denna förordning, att hvarje bansträcka skall vara bevakad, har att tillse, att denna bevakning, hvari äfven ingår inspektion, handhafves på ett tillfredsställande sätt. Medelst inspektion i erfor-

derlig omfattning och postande vid tåg är föreskriften i denna paragraf om bansträckas bevakande uppfylld.

44 §.

Bestämmelser, huru förfaras skall då fast signalinrättning är i olag, så att erforderlig stoppsignal icke kan gifvas, finnas för närvarande endast i fråga om stationer. I denna paragraf äro motsvarande bestämmelser för linjen upptagna.

45 §.

Denna paragraf innehåller stadganden för det fall, att banan är i olag eller annan fara är för handen, så att tåg ej får framgå. Det är egentligen i tre hänseenden, dessa stadganden afvika från de nu gällande.

Det afstånd från det farliga stället, å hvilket stoppsignaler skola anordnas, är för närvarande bestämdt, om banan lutar mot det farliga stället, till minst 900 meter för tåg med större hastighet än 45 kilometer i timmen och för andra tåg minst 600 meter. Då den största tillåtna hastigheten nu icke obetydligt öfverstiger den, som gällde vid fastställandet af det nuvarande reglementet, borde detta hafva till följd en ökning af afståndet för mera snabbgående tåg, men då å andra sidan tåg med större hastighet än 60 kilometer skall vara försedt med genomgående bromsinrättning och därigenom hastigare kan bringas till stopp, torde denna omständighet motväga den ökade hastigheten, hvarför i förslaget bibehållits samma afstånd för de mera snabbgående tågen. Vid statens järnvägar, där i nu gällande reglemente ett afstånd af 900 meter är stadgadt för snälltåg och 600 meter för andra tåg, är i den nya signalordningen 900 meters afstånd föreslaget för alla tåg, och är detta motiveradt med den ökade tåghastigheten. Då för de enskilda järnvägarna det mindre afståndet är bestämdt för tåg med en hastighet af 45 kilometer och därunder i timmen, torde visserligen icke samma motiv kunna i detta hänseende åberopas för de enskilda järnvägarnas vidkommande; men då gjorda beräkningar gifva vid handen, att tåg med en hastighet af 45 kilometer i timmen icke kan med användande af den å ett dylikt tåg tillgängliga bromskraften under alla förhållanden bringas till stopp på för närvarande före-

skrifvet afstånd, har kommittén ansett sig böra föreslå samma bestämmelser uti ifrågavarande hänseende, som gälla vid statens järnvägar. För vissa enskilda järnvägar, Hör—Hörby m. fl., är föreskrifvet, att utan afseende å tåghastigheten och banans lutningsförhållanden afståndet skall vara minst 150 meter, hvarjämte för det fall, att ytterligare två knalldosor enligt paragrafens bestämmelse skola utläggas, för samma järnvägar gäller, att dessa knalldosor skola utläggas en på hvar 50 meter i stället för en på hvar 100 meter från första utläggningsstället. Att emellertid uti ifrågavarande hänseenden meddela några undantagsstadganden för vissa järnvägar, anser kommittén icke vara nödigt.

Underrättelse till närmaste station eller annat med fast signalinrättning skyddadt ställe om den förefintliga faran är naturligtvis af stor betydelse, då i sådant fall tåg antingen icke utsläppes från station eller ock mötes af stoppsignal från den fasta signalinrättningen. För närvarande skall dock sådan underrättelse ifrågakomma endast om station eller sådant ställe, som nyss är nämndt, finnes på ett afstånd af omkring 1,500 meter. Enda skälet för en sådan inskränkning är brist på tillgänglig personal; och är i föreliggande förslag, där någon dylik inskränkning icke förekommer, svårigheten i fråga undanröjd på sådant sätt, att, om afståndet är större än omkring 1,500 meter, underrättelsen må meddelas närmaste banvakt, som har att fortskaffa densamma.

Den tredje mera väsentliga nyheten i 45 § är föreskriften att, därest signalkarlen måste aflägsna sig från den plats, hvarifrån stoppsignal bör gifvas, han, om tillgång därtill finnes, därstädes skall uppsätta röd signaltafla eller röd signallykta. Det torde nämligen vara för säkerhetens betryggande nödigt att, i den mån sådant kan ske, lokomotivföraren varskos om faran medelst andra signaler än knalldosor.

46 §.

I fråga om underhålls- och byggnadsarbeten å banan, hvarom denna paragraf handlar, äro i förslaget de förändringar vidtagna, att föreståndaren för trafikafdelningen och icke banbefälet skall bestämma de tider, under hvilka arbetet får pågå — detta af den anledning att det är nämnda föreståndare, som ansvarar för tågens regelbundna gång — ehuru

sådant bestämmande bör ske i samråd med banbefälet, hvilket således därigenom får del af den bestämda tiden; att underrättelse om arbetet och tiden därför skall meddelas jämväl maskinbefälet för att detta skall kunna, om möjligt, på förhand underrätta vederbörande lokomotivförare härom; samt att linjen skall vara klar minst 10 minuter, innan väntadt tåg skall framgå, enär nu stadgad tid af 15 minuter ansetts onödigt lång. Slutligen har i förslaget uteslutits den nu medgifna rättigheten att i stället för röd signaltafla uppsätta röd signalflagga för det fall att signalkarlen själf icke postar vid signalstället. Flaggan torde nämligen i lugnt väder vara föga synlig.

47 §.

Det i nuvarande reglemente bestämda afstånd af minst 300 meter, hvarifrån varsamhetssignal skall visas, om tåg får endast långsamt framgå, är bibehållet och skall således gälla alla järnvägar. För Hör—Hörby m. fl. järnvägar är afståndet i berörda hänseende för närvarande bestämdt till minst 150 meter, men någon anledning att för vissa järnvägar stadga ett dylikt undantag har icke synts kommittén förefinnas. I fråga om signaleringen, som för närvarande under natten endast får verkställas af signalkarl, är den ändring föreslagen, att signaltafla resp. signallykta alltid skall uppställas åt hvartdera hållet och att dessutom under natten och i tät dimma signalkarl skall visa varsamhetssignal mot ankommande tåg. Han behöfver således icke posta vid andra tillfällen än då tåg väntas.

48 §.

Nuvarande stadganden angående vagns uttagande å linjen äro ganska knapphändiga. De innehålla endast, att trafikbefälhafvaren skall därtill hafva lämnat tillstånd och om förhållandet underrättat de båda stationer, mellan hvilka vagnen skall uttagas, äfvensom att vagnen skall vara införd på station eller å sidospår vid banan eller aflyftad från rälerna senast 15 minuter innan väntadt tåg skall framgå. Öfriga säkerhetsregler, heter det i reglementet, såväl för det fall då vagnen är i gång som då den är stillastående utfärdas af trafikbefälhafvaren.

I det till den 1 oktober 1907 gällande reglementet vid statens järnvägar är stadgadt, utom hvad för enskilda järnvägar gäller, att, under det vagnen är i gång, dels en man skall gå före och en man efter vagnen på ett afstånd af omkring 600 meter från densamma, visande stoppsignal, och dels rödt sken nattetid och i tjocka visas från vagnen såväl framåt som bakåt. Då vagnen är stillastående, skola stoppsignaler vara anordnade på bägge sidor därom. I den nya signalordningen vid statens järnvägar äro dessa bestämmelser än vidare utvecklade; och har det synts kommittén, att någon anledning icke funnes att, såsom nu, öfverlämna till den enskilda järnvägen att själf afgöra, hvilka säkerhetsföreskrifter erfordrades uti ifrågavarande hänseende, utan att sådana borde likaväl i detta fall som i öfriga upptagas i denna förordning.

Såsom förut nämnts, har för statens järnvägar gällt, att en man skulle gå före och en efter i gång varande vagn på visst afstånd från densamma och visande stoppsignal, och har äfven stadgande därom bibehållits i den nya signalordningen vid statens järnvägar. För de enskilda järnvägarna har en dylik föreskrift icke funnits stadgad och kommittén har icke ansett lämpligt föreslå införande af anordningen i fråga vid dessa järnvägar. Då de båda stationer, mellan hvilka vagnuttagningen sker, äro underrättade om densamma, kan det näppeligen ifrågasättas, att något tåg skall utsläppas från någondera stationen, medan vagnen befinner sig å linjen. Däremot torde det icke kunna förnekas, att fara föreligger för vägfarande och andra, som befinna sig å linjen, särskildt till följd däraf, att framförandet af en vagn med handkraft sker så godt som ljudlöst. För att förebygga denna fara har kommittén föreslagit användande af signalhorn för att påkalla uppmärksamhet. Detta torde särskildt vid vägöfvergångar vara till och med mera effektivt än det andra stadgandet, då enligt detta mannen i fråga alltid skall befinna sig omkring 600 meter framför vagnen.

52 §.

Bestämmelsen i denna paragraf att växel å linjen skall vara bevakad, då tåg skall passera, är ny. Att den dessutom bör vara mekaniskt förbunden med fast signalinrättning, är upptaget i förslaget till förordning angående byggnad och

underhåll af enskild järnväg. I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgadt, att vagnar, som äro införda å sidospåret, skola vara bromsade eller förstängda samt uppställda bakom en öfver spåret innanför hinderpålen anbragt låst bom. Sistnämnda säkerhetsåtgärd har kommittén ansett tillfyllest.

53 §.

Bestämmelser rörande skyldigheten att bevaka vissa vägöfvergångar äro upptagna i kommitténs förslag till lag angående korsning af enskild järnväg och väg; i hvilket förslag jämväl en skillnad är gjord mellan ständig bevakning, d. v. s. under hela den tid af dygnet banan trafikeras, och tillfällig bevakning, d. v. s. vid de tider, då tåg passera. I denna förordning äro endast upptagna bestämmelser rörande vägöfvergångars öppenhållande för vägfarande. Är vägöfvergång obevakad, anser kommittén det vara de vägfarandes egen skyldighet att stänga där befintlig grind; någon bestämmelse därom torde dock ej hafva sin plats i denna förordning.

c) Stationer.

55 §.

Likasom i fråga om banan är beträffande station för närvarande stadgadt, att densamma skall vara bevakad under de tider af dygnet, då tåg väntas.

56 §.

Beträffande stadgandet i denna paragraf, att lyktorna å fasta signalinrättningar å station skola hållas tända under natten och i tät dimma, dock att de under längre mellanrum mellan tåg kunna hållas släckta, vill kommittén framhålla, att enligt kommitténs mening samtliga dylika lyktor å en station böra vara samtidigt tända, enär en lokomotivförare därigenom lättare igenkänner de för hans tåg afsedda signalerna än om ena gången vissa lyktor, andra gången andra lyktor äro tända. Detta anser kommittén äfven böra vara förhållandet i fråga om signallyktorna för de särskilda, å en föreningsstation inlöpande banorna, såvida ej de lokala för-

hållandena äro sådana, att lyktorna för någon bana icke kunna synas från tåg å annan bana. Undantaget i paragrafen afser hufvudsakligen det fall, att tåg under längre tid af natten icke beröra en station.

Att alla till en viss tågväg hörande växellyktor o. d. böra under alla förhållanden vara tända samtidigt med de till samma tågväg hörande fasta signalinrättningars lyktor, torde vara tydligt. I allmänhet skola nog dessa grupper af lyktor äfven vara samtidigt släckta; dock har någon föreskrift härom icke meddelats, enär det kan inträffa att, ehuru fast signalinrättnings lyktor äro släckta, öfriga till tågvägen i fråga hörande signallyktor böra hållas tända, såsom vid rangering under natten.

57 §.

Då stationsföreståndaren har att verkställa inspektion för utrönande, huruvida allt är klart för tågs intagande å station, bör det äfven vara han, som ansvarar för att den signal visas mot ankommande tåg, som öfverensstämmer med inspektionens resultat. Detta ansvar torde dock icke kunna sträcka sig längre än att tydlig föreskrift, hvilken signal i hvarje särskildt fall skall visas, meddelas den, som har att sköta den fasta signalinrättningen. Ställer sig denne icke den gifna ordern till efterrättelse, blir ansvaret hans. Dessa grundsatser, hvilka icke fått något uttryck i nuvarande reglementet vid de enskilda järnvägarna, ehuru föreskrift i berörda hänseende upptagits i reglementet för statens järnvägar, hafva i kommitténs förslag blifvit uttalade i 57 § första stycket.

Andra stycket af denna paragraf innehåller bestämmelser för det fall, att fast signalinrättning är i olag. Enligt nu gällande reglemente skall för sådan händelse stoppsignal åt ankommande tåg gifvas vid ett utanför stationen utsatt märke. Ett sådant märke, hvilket i samma reglemente omnämnes såsom den plats, därifrån stoppsignal skall visas, om stationsrörelse utanför stations spårområde äger rum under de sista minuterna före tågs väntade ankomst, lärer icke alltid vara uppsatt vid de enskilda järnvägarna. Kommittén anser äfven anledning saknas att bibehålla föreskriften om anordnande af ett dylikt märke och har i stället föreslagit ett visst afstånd utanför stationens spårområde,

hvarifrån stoppsignal skall gifvas; och är denna signal af kommittén föreslagen att gifvas såväl med knalldosor som af signalkarl. Äfven om, på sätt i sista stycket förutsättes, lokomotivförare å väntadt tåg vid en föregående station erhåller underrättelse om signalinrättningens bristfällighet, skola nyss nämnda stoppsignaler anordnas.

58 §.

Då förhållandena å vägöfvergång inom stationsområde kunna i väsentlig grad växla, torde bestämmandet om dylika öfvergångars öppenhållande för de vägfarande böra, på sätt denna paragraf innehåller, öfverlämnas åt järnvägens styrelse. Paragrafens affattning visar, att styrelsen är skyldig för hvarje öfvergång meddela sådana bestämmelser.

60 §.

Innehållet i tjänstgöringstidtabell, hvarom denna paragraf handlar, är i förslaget utförligt specificeradt; i nuvarande reglemente föreskrifves endast, att tjänstgöringstidtabell skall angifva, vid hvilka stationer tåg skola möta eller förbigå andra tåg. De viktigaste uppgifter, som förekomma i tjänstgöringstidtabellen vid statens järnvägar, äro upptagna i förslaget.

I fråga om tjänstgöringstidtabellen är äfven en annan nyhet föreslagen, nämligen att ett utdrag af densamma, i hvad angår stationen i fråga, (tågordning för stationen), skall uppsättas å särskild anslagstafla vid stationen och en afskrift däraf tillställas föreståndaren för trafikafdelningen, hvilken afskrift skall tjäna såsom kvitto att det föreskrifna utdraget verkställts. Härigenom torde man vinna större säkerhet för att stationen vidkommande delar af tjänstgöringstidtabellen blifva af stationspersonalen studerade.

61 §.

I föreskrifterna om tillkännagifvande af extratågs utsändande äro endast de ändringar i förslaget vidtagna, att det dels bestämts, att underrättelsen till lokomotivförare och tågbefälhafvare å tåg, som beröres af extratåget, skall ske så kort förut som möjligt, på det de må hafva det nya förhållandet i friskt minne samt för att i möjligaste mån

förebygga misstag vid ombyte af personal, och dels uttryckligen föreskrifvits att, om banbevakningspersonalen icke underrättats om extratåget, skriftligt meddelande därom skall mot kvitto tillställas lokomotivföraren och tågbefälhafvaren å extratåget, hvilket meddelande naturligtvis är nödvändigt för att den försiktighet och uppmärksamhet, hvarmed tåget i sådant fall skall framföras, verkligen skall kunna iakttagas. Det nuvarande stadgandet att, om extratåg måste utsändas omedelbart efter ett annat tåg och underrättelse till stationerna om extratåget icke kan meddelas på annat sätt än genom röd extratågsignal på det föregående tåget, extratåget skall hafva möte och förbigång på samma stationer som det tåg, hvilket förer extratågsignalen, är i förslaget uteslutet. Det har nämligen ansetts olämpligt att meddela en ovillkorlig föreskrift härom, då en annan anordning måhända för något fall skulle vara lämpligare. Utan fara torde detta kunna öfverlämnas till tågledaren att i hvarje särskildt fall afgöra.

63 §.

Några bestämmelser rörande upplag af lösa föremål å station finnas icke för närvarande; i denna paragraf äro sådana upptagna. Att kommittén därvid låtit normalsektionen för det fria rummet å *linjen* vara bestämmande, beror därpå, att bredden å normalsektionen för det fria rummet å station, från spårets midtlinje räknad, är vid normalspåriga banor samt banor med 891 och 600 mm. spårvidd ännu vid 1120, 900 resp. 700 mm. höjd endast 1650, 1350 resp. 1000 mm., hvilken bredd är afsedd för lastkaj och magasinsgolf, under det bredden af normalsektionen för det fria rummet å linjen redan vid 761, 601 resp. 501 mm. höjd är 2120, 1800 resp. 1500 mm.; och att det ansetts allt för hindersamt för rörelsen mellan spåren å en station att tillåta upplag i enlighet med de förra måtten. Att ifrågavarande stadgande icke afser ett tillfälligt uppläggande af varor, som skola lastas å vagn eller därifrån lossats, torde utan vidare framgå af det använda ordet »upplag», som innebär något mera stadigvarande förhållande.

64 §.

I nu gällande reglemente finnas icke några bestämmelser rörande den tågväg, som ett tåg skall använda å de

olika stationerna. Det är emellertid först och främst af stor vikt, att sådan tågväg finnes för hvarje tåg på förhand bestämd. Därigenom och genom angifvande af tågvägen i tjänstgöringstidtabellen vet lokomotivföraren, å hvilket spår det af honom förda tåget skall ingå å de olika stationerna. Detta har särskildt betydelse vid sådana stationer, där växelförregling är anordnad och där således tågvägen kan utmärkas medelst signalbild från den fasta signalinrättningen. Känner lokomotivföraren på förhand den tågväg, som skall användas, kan han, i den mån semaforernas konstruktion sådant tillåter, kontrollera, att växeln är lagd för rätt spår. Det kan emellertid inträffa, att den en gång bestämda och i tjänstgöringstidtabellen upptagna tågvägen måste ändras. Om sådan ändring bör lokomotivföraren underrättas; är icke sådan underrättelse obligatorisk, kan en lokomotivförare, som vid infart till en station möter annan signalbild än tjänstgöringstidtabellen utvisar, icke veta, om detta beror på ett förbiseende eller en behörigen beslutad förändring af tågväg. Skall lokomotivföraren däremot alltid underrättas om en dylik förändring, då vet han, om semaforen visar annan tågväg än den, hvarom han erhållit order, att växeln är lagd för orätt spår och att alltså fara kan föreligga att ingå å detsamma.

Vidare torde vissa regler böra gifvas för tågspårens användning. I detta hänseende är i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar föreskrifvet, att snabbgående tåg, som icke gör uppehåll vid stationen och icke har möte med annat tåg, skall intagas på det vid ingången rakaste spåret, samt att vid tågmöte i regel det enligt tidtabellen först anländande persontåget skall intagas å ett spår, som är närmare stationshuset än det spår, hvarå det mötande tåget intages, dock att tåg, som enligt tidtabellen ej skall göra uppehåll å stationen, företrädesvis skall intagas på det vid ingången rakaste spåret.

Då kommittén i förslaget icke upptagit bestämmelsen, att snabbgående tåg, som passerar station, i allmänhet skall intagas på det vid ingången rakaste spåret, är det icke därför att kommittén anser en sådan anordning olämplig. Kommittén håller emellertid före, att järnvägen själf finner med sin fördel förenligt att, där sådant är möjligt, vidtaga denna anordning för att undvika en eljest nödvändig minskning i tåghastigheten. Någon fara för att låta tåget vid ingången till station gå genom en växelkurva förefinnes ej, enär

den hastighet, hvarmed tåget i sådant fall får framföras, är därefter afpassad. Däremot har kommittén ansett nödigt föreskrifva, att vid tågmöte det först anländande persontåget i regel skall intagas å ett spår, som är närmare stationshuset än det spår, hvarå det mötande tåget intages. Denna anordning är af stor vikt för de resande, hvaremot densamma ej kan sägas ligga i järnvägens eget intresse; hvarför det ej utan vidare kan antagas, att järnvägen, utan någon uttrycklig föreskrift därom, alltid skulle iakttaga en sådan anordning.

65 §.

För närvarande får stationsrörelse eller vagnförflyttning utanför gränsen af stations spårområde åt det håll, hvarifrån tåg väntas, icke pågå inom de sista 5 minuterna före tågets beräknade ankomst, och skall, om sådan stationsrörelse måste företagas under tiden mellan 5 och 15 minuter före tågs väntade ankomst, stoppsignal gifvas åt ankommande tåg vid förstnämnda, utanför stationen för sådant fall utsatta märke. Kommittén har ansett sig kunna i likhet med hvad för statens järnvägar numera är bestämdt, utan åsidosättande af nödig säkerhet, medgifva stationsrörelser i fråga intill 10 minuter före tågs väntade ankomst utan utsättande af stoppsignaler. För dylik stationsrörelse under tiden mellan 5 och 10 minuter före ankomsten skall, enligt den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar, utom stoppsignal från den fasta signalinrättningen sådan signal visas af signalkarl på ett afstånd af, allteftersom banan lutar eller stiger mot det farliga stället, 900 resp. 600 meter från den plats, dit fordonen utföras. Då de enskilda järnvägarna i regel ej torde hafva tillräcklig personal vid de särskilda stationerna för utförande af nyssnämnda signalering, men å andra sidan lindrigare säkerhetsåtgärder näppeligen äro att tillråda, har kommittén, då stationsrörelser utanför stations spårområde under de sista 10 minuterna före tågs väntade ankomst utan alltför stor olägenhet torde kunna undvikas, föreslagit förbud för sådan stationsrörelse under nämnda tid.

Beträffande de järnvägar, hvilka, på sätt i motiven till förordningen angående byggnad och underhåll af enskild järnväg omnämnts, för närvarande äro befriade från att hafva fasta signalinrättningar vid vissa stationer, är

i fråga om stationsrörelse utanför stations spårområde stadgadt, att sådan ej får, då tåg väntas till stationen, verkställas, förrän tåget dit inkommit. Enligt förslaget till nyssnämnda förordning skola alla stationer vara försedda med fasta signalinrättningar. Det af kommittén uti nu ifrågavarande hänseende föreslagna stadgandet torde böra gälla utan undantag.

66 §.

De i 2 och 3 mom. af denna paragraf meddelade föreskrifter, hvilka förekomma i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar, äro icke upptagna i nu gällande reglemente.

I nyssnämnda säkerhetsordning är stadgadt, att vid större station, där så omfattande anordningar för fasta signalinrättningarnas och växlarnas skötande finnas, att särskildt befäl måst därför anställas, skola i detta hänseende gälla särskilda föreskrifter. Att detta stadgande icke intagits i förslaget, beror därpå, att motsvarande förhållanden icke torde finnas vid de enskilda järnvägarna.

67 §.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är intagen en bestämmelse, att spår, öfver hvilket resande måste passera, skall afspärras eller bevakas vid tågs intagande på spåret eller verkställande af stationsrörelse å detsamma. Grunden till denna bestämmelse är järnvägens skyldighet att i möjligaste mån undanröja den fara, för hvilken till följd af en utaf järnvägen själf vidtagen anordning den allmänhet, som järnvägen mot ersättning åtagit sig att befordra, är utsatt. Kommittén har ansett samma bestämmelse böra gälla för de enskilda järnvägarna och därför upptagit densamma i 67 §.

70 §.

I fråga om de försiktighetsmått, som böra iakttagas, om tåg skall kvarhållas å station, där det enligt tidtabell icke skall stanna, har i denna paragraf uteslutits bestämmelsen, att nattetid och i tjocka skola, såvida ej stationsföreståndaren af trafikbefälhafvaren underrättats, att tågperso-

nalen redan fått order om det extra uppehållet, två knalldosor utläggas på visst afstånd utanför yttersta växeln. Att knalldosor skola komma till användning vid tät dimma eller eljest vid tillfällen, då andra stoppsignaler icke kunna tydligt skönjas, framgår af det allmänna stadgandet därom i förslagets 17 §, hvaremot deras användande i regel under natten ansetts obehöfligt.

71 §.

De bestämmelser angående tågmöten och tågförbigång, som innehållas i denna paragraf, äro i ett viktigt afseende afvikande från nu gällande. För närvarande är stadgadt att, när tåg skola mötas eller då tåg skall förbigå ett annat, bägge tågen ovillkorligen måste stanna å mötes- eller förbigångsstationen, således äfven det tåg, för hvilket tidtabellen icke angifver tid för uppehåll. Genom de föreslagna bestämmelserna i 3 mom. af denna paragraf är möjlighet beredd för att det sist inkomna tåget skall kunna passera stationen utan att stanna, något som redan länge tillämpats vid statens järnvägar och jämväl varit tillåtet vid Bergslagernas järnväg och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg. Såsom villkor härför är föreslaget, att båda tågen fullständigt inkommit; det torde nämligen vara i sin ordning, att stationsföreståndaren först ser tåget i fråga hafva i sin helhet passerat ingångsväxeln, innan han visar afgångssignal för detsamma, hvilket för öfrigt är så mycket behöfligare, som han måste uppfatta tågbefälhafvarens signal »klart efter», innan han släpper tåget förbi stationen.

En annan nyhet i nu omhandlade paragraf är bestämmelsen, att, om tågbefälhafvaren vet hinder finnas å den af hans tåg passerade bansträckan, han skall, därest icke tåget ändock skall stanna å stationen, visa stoppsignal för att komma i tillfälle att lämna stationsföreståndaren närmare meddelande rörande hindrets art. Det kan nämligen icke vara tillfyllest, att stationsföreståndaren genom uteblifven signal »klart efter» endast fått upplysning om, *att* hinder förefinnes.

72 och 73 §§.

Bestämmelserna i dessa paragrafer äro nya.

74 §.

För närvarande gäller såsom undantagslös regel, att tåg icke får afsändas från station före den i tidtabell bestämda tiden. I denna paragraf är möjlighet gifven för föreståndaren för trafikafdelningen att i vissa fall afvika från tidtabellens bestämmelser i detta hänseende. Gifvetvis kan för den resande allmänhetens skull någon dylik afvikelse icke ifrågakomma beträffande personförande tåg; och hvad angår öfriga tåg, anser kommittén berörda rätt böra medgifvas endast i yttersta undagstagsfall. Ett medgifvande att mera allmänt begagna sig däraf, såsom t. ex. om vid något tillfälle ett tåg är klart att afgå före den i tidtabellen bestämda afgångstiden och man vet, att den fastställda tiden för tågets uppehåll å nästa station är för knapp, skulle alltid vålla oreda i trafiken och kunna medföra fara. Kommittén har därför inskränkt medgifvandet till fall, då afvikelsen i fråga är nödvändig för tågledningen; och torde ett sådant medgifvande åstadkomma icke oväsentlig lättnad vid svårare tågrubbningar. Såväl i denna paragraf som i 102 § äro vissa försiktighetsmått föreslagna för den händelse ifrågavarande afvikelse äger rum. För statens järnvägar är sådan afvikelse icke medgifven.

I denna paragraf är vidare det villkor för tågs utsläppande från station, innan föregående tåg inkommit till nästa station, såsom regel stadgadt, att minst 15 minuter skola hafva förflutit, sedan det föregående tåget lämnat förstnämnda station. Kommittén anser emellertid, att denna regel icke bör tillämpas för det fall, att ett hjälplokomotiv behöfver utsändas till tåg, som stannat å linjen; för sådan händelse bör hjälplokomotivet, naturligtvis med iakttagande af ytterlig försiktighet, få afsändas tidigare. Skall hjälplokomotiv utgå från någon af de båda stationer, mellan hvilka tåget stannat, skall detsamma enligt 83 § afsändas så fort ske kan; i detta fall erfordras ej någon order från föreståndaren för trafikafdelningen. Gifvetvis skall uti ifrågavarande hänseende hjälptåg likställas med hjälplokomotiv.

Att stationsföreståndaren ej bör på eget bevåg få afvika från tågföljden å samma spår, synes kommittén tydligt. Uttryckligt stadgande härom har intagits i denna paragraf.

75—78 §§.

Vid statens järnvägar har sedan länge varit brukligt, att vissa mindre stationer, hvilka under natten passeras af tåg utan att tågmöte eller tågförbigång där äger rum, äro befriade från telegrafpåpassning och endast bevakas af den person, som där sköter den fasta signalinrättningen. Vid sådan station äger tåganmälan icke rum; platsens egenskap af station är suspenderad. Det har synts kommittén, att en liknande anordning utan fara kunde medgifvas de enskilda järnvägarna, hvarför i 77 § åt föreståndaren för trafikafdelningen lämnats rätt att vidtaga en sådan anordning. Såsom en följd häraf har i 75 § beträffande station, hvarom nu är fråga, medgifvits undantag från stationsföreståndarens skyldighet att gifva afgångssignal åt tåg; hvaremot sådan skyldighet tillagts den, som sköter den fasta signalinrättningen. Såsom under 21 § framhållits, är detta af väsentlig betydelse i fråga om körsignals visande från fast signalinrättning före tågs väntade ankomst.

Någon väsentligare förändring i sättet för tåganmälans verkställande är icke af kommittén föreslagen. Likasom nu gällande reglemente upptager förslaget såsom obligatorisk tåganmälan endast »tåg ut» och »tåg in» och såsom fakultativ, enligt föreståndarens för trafikafdelningen beprövande, förfrågan kort före tågs afgång, om detsamma kan afgå, och svar från den tillfrågade stationen, huruvida det är klart för tågets afgång. Sistnämnda telegramväxling har alltid varit och är fortfarande obligatorisk vid statens järnvägar. Att det icke ansetts nödigt att ovillkorligen föreskrifva densamma vid de enskilda järnvägarna, har väl delvis berott på den obetydliga trafiken vid vissa järnvägar; hvarförutom den uppfattningen torde hafva gjort sig gällande, att om genom anmälan »tåg in» från en station tillkännagifvits, att ett tåg dit inkommit, något hinder från nämnda stations sida näppeligen torde finnas för ett efterföljande tåg att afgå från föregående station. Kommittén, som intagit i förslaget en uttrycklig bestämmelse, att anmälan »tåg in» ej får göras, förrän tågbefälhafvaren förklarat att linjen är klar, har icke funnit skäl frångå nämnda uppfattning. Har sedan det föregående tåget inkommit till den station, som anmält »tåg in», något hinder

uppstått å linjen i fråga, hvilket är för nämnda station bekant, skall meddelande därom jämväl vara gjordt till den station, från hvilken det efterföljande tåget skall utsläppas, såvida icke hindret består i vagnväxling utanför den andra stationen; men en sådan växlingsrörelse skall enligt 65 § i förslaget vara afslutad 10 minuter före tågs väntade ankomst, om hvilken stationen i regel äger kännedom genom bestämmelse i tidtabell och hvarom stationen erhåller en ytterligare påminnelse genom anmälan »tåg ut». Att tåg utsläppts från denna station i riktning mot den andra stationen, då tåg från sistnämnda station väntas, torde icke kunna antagas.

Anmälan »tåg ut» och »tåg in» bör ske vare sig banan är enkel- eller dubbelspårig, vare sig linjeblockering finnes å densamma eller icke; ty, utom att betrygga trafiksäkerheten, är berörda anmälan afsedd att möjliggöra kontroll öfver tågens gång och genom dess anteckning i tågtidjournalen lämna upplysning om hvar tågen i hvarje ögonblick ungefär befinna sig, hvilket för en tågledare måste vara af stor vikt, särskildt då det gäller att i följd af trafikrubbningar vidtaga erforderliga åtgärder. Den fakultativa tåganmälan behöfver däremot icke ske å dubbelspårig bana eller med linjeblockering utrustad enkelspårig bana; i förra fallet kan det icke blifva tal om tågs utsläppande å samma spår i motsatt riktning, i senare fallet kan körsignal icke gifvas för tågs utgående å linjen mellan två stationer, under det att ett annat tåg framgår i motsatt riktning å samma sträcka.

En olikhet mot motsvarande bestämmelser för statens järnvägar är, att anmälan »tåg ut» och »tåg in» enligt förslaget kan i regel få ske äfven medelst telefon. Någon fara att missuppfatta dessa korta och distinkta meddelanden torde ej förefinnas. Däremot anser kommittén att, där den vidlyftigare tåganmälan skall förekomma, denna bör i regel ske medelst telegraf. Att emellertid, om telegrafen är i olag, äfven denna tåganmälan kan få ske medelst telefon, är i öfverensstämmelse med stadgandena i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar. Detta är en nyhet; varande dock det försiktighetsmått föreslaget, att endast stationsföreståndaren personligen får verkställa sådan anmälan medelst telefon. Kommittén vill i detta sammanhang erinra, att, enligt 57 §, med stationsföreståndare för-

stås jämväl den, som med föreståndarens för trafikafdelningen medgifvande turvis eller tillfälligt upprätthåller stationsföreståndares tjänstgöring. Möjligheten att mellan vissa stationer endast finnes telefonförbindelse har nödvändiggjort ett särskildt stadgande såväl i denna som i 79, 80 och 83 §§. För det fall, att ett tåg afsändes utan att stadgad tåganmälan kunnat ske, skall enligt förslaget meddelande därom tillställas icke blott lokomotivföraren, såsom enligt nu gällande reglemente, utan äfven tågbefälhafvaren.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgande meddeladt att, om tåg är försenadt mer än tio minuter efter i tidtabellen utsatt afgångstid eller till följd af vissa omständigheter grundad anledning finnes antaga, att så skall ske, underrättelse därom genast skall lämnas trafikinspektören, hvilken har att vidtaga anordningar för att öfriga tåg ej onödigt må uppehållas. Detta stadgande är icke gifvet för att trygga trafiksäkerheten utan för att i möjligaste mån förekomma stockningar i trafiken; och då kommittén anser dessa förhållanden böra af järnvägen själf på lämpligaste sätt ordnas, är motsvarande stadgande icke i förslaget upptaget.

79 §.

Denna paragraf upptager i fråga om ändradt tågmöte samma bestämmelser, som äro intagna i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar. Från nu gällande bestämmelser skilja de sig hufvudsakligen däri, att föreståndaren för trafikafdelningen, i stället för att efter olika formulär afsända telegram först till den nya mötesstationen och, sedan bekräftande svar därifrån ingått, till den förutvarande, på en gång efter liknande formulär afsänder telegram till båda stationerna och att föreståndaren för den nya mötesstationen afsänder sitt bekräftande svar ej blott till föreståndaren för trafikafdelningen utan äfven till föreståndaren för den förutvarande mötesstationen. Först sedan detta svar kommit sistnämnda föreståndare till handa och denne kontrollerat dess öfverensstämmelse med föreståndarens för trafikafdelningen telegram samt jämväl underrättat vederbörande tågbefälhafvare och lokomotivförare om förändringen,

får tåget afsändas från den förutvarande mötesstationen. Föreståndarens för trafikafdelningen telegram är således endast en villkorlig order, hvars verkställighet förutsätter en ny order från föreståndaren för den nya mötesstationen. Genom den nu föreslagna anordningen blir telegrammens antal mindre, hvarjämte förenkling vinnes genom användande af samma formulär för flera telegram. Säkerhetens kraf måste anses vara fullt lika väl tillgodosedda genom de nya bestämmelserna. — Paragrafen innehåller vidare bestämmelser för åtskilliga fall, då dubbelspårig bandel beröres af mötesändringen.

Det har inom kommittén ifrågasatts, att stadgande borde för det fall, att det försenade tåget enligt tidtabell icke skall stanna å den nya mötesstationen, meddelas därom, att föreståndaren för samma station skall, innan han afsänder telegrammet rörande tågmötesändringen, förvissa sig om att erforderliga signalmedel för tågets stoppande utanför stationen äro i behörigt skick. Det torde vara alldeles otvifvelaktigt, att stationsföreståndaren har en sådan skyldighet. Enligt 57 § är denne ansvarig för fast signalinrättnings vård, och då i 14 § stadgas, att hvar och en, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att detta är i brukbart skick, och, om så icke är förhållandet, föranstalta om åtgärd för dess iståndsättande, innebär detta gifvetvis icke någon inskränkning i stationsföreståndarens allmänna skyldighet i detta hänseende utan endast att jämväl signalkarlen, som omedelbart har hand om signalmedlen, oförtöfvadt skall gå i författning om afhjälpande af möjliga brister däråa. Vidare och då i 79 § är stadgadt, att, om föreståndaren å den nya mötesstationen finner giltigt hinder för mötesändringen föreligga, han skall därom underrätta vederbörande, och att i detta fall frågan om mötesändringen skall hafva förfallit, är det tydligt, att, om föreståndaren saknar medel att stoppa det försenade tåget å stationen, ett dylikt giltigt hinder för mötesändringen föreligger. För att emellertid trafiksäkerheten skall anses vara behörigen tillgodosedd, är det af den allra största betydelse, att stationsföreståndaren icke blott vid enstaka tillfällen utan oafbrutet utöfvar den tillsyn öfver fasta signalinrättningars vård, som åligger honom. Ej endast vid ändrade tågmöten utan vid en mångfald andra lika kritiska tillfällen kan det, för före-

byggande af olyckshändelse, vara nödvändigt att bringa ett tåg att stanna utanför stationen; kommittén vill endast framhålla sådana fall, då ett mötande tåg af någon anledning stannat å linjen å andra sidan om stationen, då detsamma visserligen inkommit på stationen men ej hinderfritt eller då eljest något hinder uppstått för tågets intagande å stationen — för alla dessa och liknande fall är stadgande meddeladt i 70 §. Att vid sådana förhållanden endast för ett speciellt fall — tågmötesändring — uttryckligen stadga en skyldighet för stationsföreståndaren, som, såvidt icke eljest trafiksäkerheten skall i betänklig grad äfventyras, måste ingå i hans medvetande såsom ett åliggande, det där alltjämt tillkommer honom, anser kommittén vara synnerligen olämpligt. Kommittén vill slutligen framhålla, att förslaget uti ifrågavarande hänseende icke innebär någon ändring i hvad för närvarande allmänt tillämpas.

80 §.

De nya principerna för ändring af tågmöte äro i tillämpliga delar föreslagna äfven för den i denna paragraf behandlade frågan om ändrad tågförbigång.

82 §.

Denna paragraf behandlar det fall, att dubbelspårig bana tillfälligtvis skall trafikeras såsom enkelspårig. Motsvarande bestämmelser finnas för närvarande utfärdade för Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg; enligt dessa skall dock tidtabell för det i paragrafen afsedda fall vara på förhand upprättad för att vid behof tillämpas. Denna bestämmelse, hvilken förut äfven gällt vid statens järnvägar men i den nya säkerhetsordningen uteslutits, anser kommittén icke heller lämpligt föreslå för de enskilda järnvägarna, då det till följd af opåräknade förhållanden ingalunda är säkert, att den sålunda upprättade tidtabellen kan komma till användning i det afgörande ögonblicket.

83 och 84 §§.

Enligt förslagets 98 § skall, om tåg stannat å linjen utan att kunna föras vare sig framåt eller tillbaka, tågbefälhafvaren därom underrätta lättast åtkomliga station. Då det är af vikt, att jämväl den andra af de båda stationer, mellan hvilka tåget stannat, ofördröjligen erhåller kännedom om förhållandet, på det full trygghet måtte finnas för att icke tåg därifrån utsläppes, är i 83 § skyldighet stadgad för den först underrättade stationen att genast underrätta den andra stationen om hindret. Att äfven föreståndaren för trafikafdelningen bör erhålla meddelande om förhållandet och vidtagna åtgärder, torde vara tydligt. Erfordras hjälplokomotiv för tågets framförande och kan sådant lokomotiv utsändas från någon af nyssnämnda stationer, lärer sådant kunna ske utan order från nyssnämnda föreståndare, alldenstund de båda ifrågavarande stationerna äga kännedom om förhållandena och någon fara eller något hinder för tåg förty icke kan därigenom uppkomma. Likaså bör, under nämnda förutsättning, det till endera stationen införda tåget kunna få afgå därifrån utan order af föreståndaren för trafikafdelningen, då någon rubbning i trafiken icke behöfver genom det förelupna missödet och de för detsammas afhjälpande vidtagna åtgärder hafva skett. Skall åter hjälplokomotiv utsändas från annan än omförmälda två stationer, måste föreståndarens för trafikafdelningen order därom afvaktas, emedan hänsyn då måste tagas till tågens gång å linjen; likasom äfven, om dylik order utfärdats, tåget icke får afgå från den station, dit detsamma införts, innan nämnda föreståndare därtill lämnat tillstånd, och detta vare sig tåget dit införts med egen maskin eller medelst hjälplokomotivet. I förra fallet kan faran för tågets fortsatta gång vara särskildt stor, enär hjälplokomotivet då sannolikt är på väg till tågets undsättning, och i senare fallet kan föreståndaren för trafikafdelningen i anledning af hjälplokomotivets utsändande hafva vidtagit ändring i tågförhållandena, hvadan endast han kan afgöra, om hinder möter för det ifrågavarande tågets fortsättande.

Hvad nu är sagdt gäller i tillämpliga delar jämväl såsom grund för stadgandet i 84 §.

d) Tåg.

85 §.

Den rullande materiel, som afses i första stycket af denna paragraf, är sådan, som användes i en järnvägs trafik, vare sig den är besiktigad och godkänd enligt förordningen angående kontroll öfver enskilda järnvägar, hvartill kommittén uppgjort förslag, eller, där fråga är om rullande materiel, som anskaffats, innan nämnda förordning trädt i kraft, antingen besiktigats och godkänts enligt kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för afsyning och besiktning af enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik eller enligt kungl. kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll öfver enskilda järnvägars rullande materiel eller — något som torde i icke ringa utsträckning vara förhållandet med rullande materiel, som, innan sistnämnda kungörelse trädt i kraft, anskaffats å för allmän trafik upplåten järnväg — visserligen icke besiktigats och godkänts, innan den tagits i trafik, men vid den inspektion, som för närvarande utöfvas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfver rullande materielens underhåll, icke undantagits från trafiken, till följd hvaraf dess användande i allmän trafik skall anses medgifven, på sätt i öfvergångsstadgandena till kommitténs förslag till kontrollförordning är stadgadt, eller ock utgöres af statens järnvägars eller utländsk materiel, som enligt samma förslag får framföras öfver enskild järnväg.

Öfver en järnväg kan emellertid äfven komma att framföras rullande materiel, som icke användes i trafik; och beträffande dylik materiel har kommittén ansett nödigt föreslå särskilda bestämmelser för sådan, som ej undergått någon som helst besiktning af offentlig myndighet. Det torde nämligen ligga i sakens natur, att någon betryggande besiktning bör träda i stället för den ännu icke verkställda officiella. Af stadgandets affattning framgår att, om materielen skall fraktas öfver flera järnvägar, hvarje järnvägs representant skall godkänna besiktningsmannen för materielens transport öfver resp. järnväg. Det har nämligen synts kommittén att, då transporten af materielen kan

medföra fara, en järnväg icke bör ovillkorligen bindas af åsikten hos vederbörande vid en annan järnväg. Anledningen, hvarför kommittén föreslagit föreståndaren för trafikafdelningen såsom den där skall godkänna besiktningsmannen, är att minsta omgång därigenom skulle äga rum; för visso äger denne en så stor personalkännedom, att svårighet icke för honom bör möta att bedöma en persons lämplighet att verkställa besiktningen i fråga; och skulle han i något fall vara tveksam, kan han lätt inhämta föreståndarens för maskinafdelningen åsikt.

Det har äfven inom kommittén varit ifrågasatt att, såsom i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar, meddela liknande bestämmelser för rullande materiel, som i skadadt skick föres öfver en järnväg. Kommittén har emellertid ansett, att äfven utan en uttrycklig föreskrift, en järnvägs skyldighet att undersöka till äfventyrs förekommande skador å materiel, som skall fraktas öfver järnvägen, är gifven.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar äro intagna bestämmelser, dels att antalet vagnar i tåg icke får vara större, än att tågets lokomotiv förmår framföra vagnarna med i tidtabell bestämd hastighet, och dels huru många vagnsaxlar få medtagas i olika slag af tåg vid olika största tillåtna hastighet. Kommittén, som, i sammanhang med bestämmelser rörande största tillåtna hastigheten vid olika klasser af järnvägar under olika förutsättningar, för normalspåriga järnvägar föreslagit vissa stadganden rörande högsta antalet axlar i tåg, håller före, att för smalspåriga järnvägar med deras lättare materiel och ringare tåghastighet några dylika stadganden icke äro erforderliga. Hvad angår bestämmelsen, att antalet vagnar i tåg icke får vara större än att tågets lokomotiv förmår framföra vagnarna med i tidtabell bestämd hastighet, synes kommittén denna bestämmelse icke vara af sådan betydelse för trafiksäkerheten, att densamma bort i förslaget upptagas.

86 §.

Denna paragraf handlar om bromsade axlar i tåg. Af definitionen å bemannad skrufbroms torde framgå, att den, som har att sköta bromsen, måste, för att bromsen skall

anses vara bemannad, uppehålla sig i omedelbar närhet af densamma.

Bestämmelsen, att axel under olastad godsvagn beräknas såsom en half, är ny. Anledningen härtill är tvåfaldig. Den kraft, hvarmed en broms verkar, är beroende af tyngden hos det fordon, å hvilket bromsen är anbragt; ju tyngre fordonet är, desto kraftigare kan bromsningen blifva. Då nu olastade godsvagnar hafva en jämförelsevis obetydlig tyngd, har det icke ansetts fullt betryggande att räkna en å dylik vagn anbragt broms för fullgod. Visserligen innehåller 87 § en föreskrift, att såsom bemannade bromsvagnar företrädesvis skola användas de tyngst lastade vagnarna, men då i samma paragraf stadgas, att bemannade bromsvagnar skola i möjligaste mån jämnt fördelas i tåget, kan i ett tåg med många olastade godsvagnar det blifva nödvändigt att använda sådana till bromsvagnar. Konsekvensen skulle visserligen fordra, att äfven i fråga om en obetydligt lastad godsvagn en viss reduktion vid beräkningen af befintlig bromskraft bör ske; men då en dylik bestämmelse skulle i tillämpningen vålla synnerlig svårighet och då en godsvagn näppeligen kan betraktas såsom lastad blott därför att ett eller annat mindre kolly är placeradt i densamma, har kommittén ansett sig böra stanna vid den föreslagna bestämmelsen, att axel under olastad godsvagn räknas såsom half. För öfrigt är att märka, att enligt 2 mom. af ifrågavarande paragraf det står lokomotivföraren öppet, att, om han så finner behöfligt, påfordra bromskraftens förstärkande. Om således bestämmelsen i fråga är förestafvad af hänsyn till trafiksäkerheten, tjänar densamma å andra sidan järnvägens ekonomiska intresse. Det är nämligen klart, att ju lättare ett tåg är, desto mindre bromskraft erfordras för att bringa detsamma till stopp; det vore därför en onödigt sträng fordran att i ett af måhända öfvervägande olastade godsvagnar sammansatt bantåg anordna bemannade skrufbromsar efter axlarnas verkliga antal; genom den föreslagna bestämmelsen beredes järnvägen en lättnad häri.

Den i förslaget intagna bromsningstabellen, hvilken öfverensstämmer med den vid statens järnvägar antagna, utvisar, särskildt för de större hastigheterna, ett större antal bromsade axlar än i nuvarande reglemente är bestämdt, hvilket förklaras af den ökade trafik, som numera i all-

mänhet är för handen å våra järnvägar mot vid den tid, då nyssnämnda reglemente utfärdades. För de mera snabbgående tågen äro dock dessa skärpta fordringar af mera underordnad betydelse, då dessa tåg skola vara utrustade med genomgående bromsinrättning. Bromsningstabellen i nuvarande tjänstgöringsreglemente innehåller följande:

a) då banans största lutning är 1 : 100.

Antal bemannade skrufbromsvagnar.	Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af		
	t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen.	mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4,2 mil) i timmen.	öfver 45 kilom. (4,2 mil) i timmen.
0	2	2	1
1	3—7	3—6	2—5
2	8—16	7—12	6—10
3	17—24	13—18	11—15
4	25—32	19—24	16—20
5	33—40	25—30	21—25
6	41—48	31—36	26—30
7	49—56	37—42	31—35
8	57—64	43—48	36—40
9	65—70	49—54	41—45

b) då banans största lutning år 1 : 80.

Antal bemannade skrufbromsvagnar.	Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af		
	t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen.	mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4,2 mil) i timmen.	öfver 45 kilom. (4,2 mil) i timmen.
0	2	2	1
1	3—6	3—5	2—4
2	7—12	6—10	5—8
3	13—18	11—15	9—12
4	19—24	16—20	13—16
5	25—30	21—25	17—20
6	31—36	26—30	21—24
7	37—42	31—35	25—28
8	43—48	36—40	29—32
9	49—54	41—45	

c) då banans största lutning är 1 : 60.

Antal bemannade skrufbromsvagnar.	Hela antalet vagnar i tåget vid en hastighet af	
	t. o. m. 27 kilom. (2,5 mil) i timmen.	mer än 27 och t. o. m. 45 kilom. (2,5 t. o. m. 4.2 mil) i timmen.
1	1—5	1—4
2	6—10	5—8
3	11—15	9—12
4	16—20	13—16
5	21—25	17—20
6	26—30	21—24
7	31—35	25—28
8	36—40	29—32
9	41—45	

I de för vissa järnvägar, Hör—Hörby m. fl., utfärdade tjänstgöringsreglementen äro alla bestämmelser rörande bantågs förseende med bemannade skrufbromsar uteslutna, för andra järnvägar gälla andra eller flera bestämmelser än de i det allmänna tjänstgöringsreglementet intagna. Så gäller t. ex. för Växjö—Klafreströms järnväg, att minst 1/5 af vagnsaxlarna i ett tåg skola kunna bromsas, därvid lokomotivets broms ej får medräknas, och för Falkenbergs järnväg, att vid en tåghastighet af högst 25 kilometer i timmen 1/5 och vid större tåghastighet 1/4 af vagnsaxlarna skall kunna bromsas, för Norra Hälsinglands järnväg är tillagdt, att bantåg med en största hastighet af intill 30 kilometer i timmen skola vara utrustade med bemannade skrufbromsar till det antal, att minst 1/4 af alla vagnsaxlarna kan bromsas, för Dala—Ockelbo—Norrsundet, att bantåg med en största hastighet af intill 25 kilometer i timmen skola hafva dylika bromsar till samma antal; och för Stockholm —Djursholm, att bantåg, framfördt med elektrisk drifkraft, ej får bestå af flera vagnar, än att hela antalet vagnsaxlar blir högst 18 och att dessa axlar skola till halfva antalet vara försedda med bemannade skrufbromsar. Enligt nu gällande reglemente skall »styrelsen för statens järnvägstrafik», då banans största lutning öfverstiger 1 : 60, bestämma i afseende å hvarje bana särskildt de regler, som för vagnsbromsningen skola gälla till efterrättelse. För

sådana fall har nämnda styrelse i allmänhet bestämt, att samma regler skulle gälla som i det allmänna reglementet vore föreskrifna för en största lutning af 1 : 60 och en tåghastighet af mer än 27 kilometer i timmen.

Den nu föreslagna bromsningstabellen är afsedd att gälla alla enskilda järnvägar utan något undantag.

87 §.

Denna paragraf innehåller åtskilliga föreskrifter, som skola iakttagas vid tågbildning.

Genom bestämmelsen, att alla *fordonen* i tåg skola vara sammankopplade, är förbud meddeladt att i tåg framföra dressiner och dylika fordon, som sakna anordningar för koppling.

Föreskrift om ovillkorlig skyldighet att förse de mera snabbgående tågen med genomgående bromsinrättning är i förslaget intagen. I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är bestämdt, att dylik bromsinrättning skall anordnas i tåg med större tillåten hastighet än 60 kilometer i timmen, och har kommittén icke funnit anledning att för de normalspåriga enskilda järnvägarna föreslå annan hastighet; hvaremot för smalspåriga järnvägar gränsen af kommittén föreslagits till 40 kilometer. Till jämförelse kan nämnas, att i Tyskland enahanda bestämmelse som den för normalspåriga järnvägar föreslagna gäller för Hauptbahnen, men att å Nebenbahnen tåg med större hastighet än 30 kilometer måste vara försedda med genomgående broms. Att bestämmelserna i berörda hänseende äro för Nebenbahnen så väsentligt strängare än för Hauptbahnen, torde bero på de lindrigare fordringar, som i fråga om vägöfvergångars förseende med grindar och desammas bevakande ställas å Nebenbahnen. Kommittén har icke ansett sig böra föreslå en ovillkorlig fordran att snabbgående tåg i sin helhet skall vara försedt med genomgående bromsinrättning. Det förekommer nämligen icke sällan, att i dylika tåg vagnar utan sådan bromsinrättning behöfva insättas, och torde någon fara icke vara därmed förenad, därest förslagets bestämmelser angående det antal axlar, som i sådant fall få vidkopplas, iakttagas.

Om den genomgående bromsinrättningen råkar i olag, är det nödvändigt, att skrufbromsar finnas, hvilka kunna

användas för tågets bromsning. Kommittén har föreslagit det antal, som erfordras vid en tåghastighet af 60 kilometer i timmen för normalspårig och af 40 kilometer för smalspårig järnväg. Af bromsningstabellen framgår, att detta antal vid största lutning af 10‰ uppgår till endast 25 resp. 12.5 %, och vid en lutning af 16‰ 33 resp. 20 % af befintliga axlar i tåget, hvarför ifrågavarande föreskrift bör kunna utan svårighet följas. Att tåget för sådant fall icke får framföras med större hastighet än 60 resp. 40 kilometer, är tydligt.

De i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar upptagna stadgandena rörande det antal obromsade axlar, som få följa efter den sista bromsade axeln i tåget, hafva af kommittén ansetts äfven kunna tillämpas å de enskilda järnvägarna, hvarför desamma oförändrade upptagits i förslaget.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgadt, att i tåg, försedt delvis med genomgående bromsinrättning och delvis med skrufbromsar, den del af tåget, som kopplas efter den sista tjänstbara bromsen af den genomgående bromsinrättningen, icke får, där ej järnvägsstyrelsen för särskildt fall medgifvit undantag, hafva mera än 12 vagnsaxlar, då tågets största tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen och lutningen ej öfverstiger 10‰, samt 6 vagnsaxlar i öfriga fall. Då enligt kommitténs mening det egentligen är vid de större hastigheterna, som bestämmelser i berörda hänseende äro erforderliga, har kommittén i förslaget endast upptagit sistnämnda föreskrift, därvid för smalspåriga järnvägar hastighetsgränsen såsom en följd af stadgandet om anordnande af genomgående bromsinrättning i fråga om dylika järnvägar satts till 40 kilometer i timmen.

I nuvarande reglemente finnes följande stadgande: »I tåg, som medför resande, skall närmast efter lokomotivet följa åtminstone *en* vagn utan resande. Trafikbefälhafvaren må dock undantagsvis låta resande taga plats i personvagn närmast lokomotivet.»

För vissa järnvägar hafva i detta hänseende meddelats särskilda bestämmelser, nämligen:

för *Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg:* att det vore trafikbefälhafvare medgifvet att, utan hinder af nyssnämnda bestämmelser, i lokalpersontåg mellan Stockholm och Sundbyberg och i blandade tåg å linjen Stockholm—

Riddersvik låta resande taga plats äfven i personvagnar närmast lokomotivet, under villkor att åt dessa tåg ej gåfves större hastighet än högst 30 kilometer i timmen, att i dessa ej medtoges flera än sex vagnar, och att i främre änden af den personvagn, som ginge närmast lokomotivet, funnes åtminstone en vare sig bromskupé eller annan af resande obesatt kupé;

för Karlshamn—Sölvesborgs järnväg:

att i tåg, som medförde resande, skulle närmast efter lokomotivet följa åtminstone en vagn utan resande; dock finge i sådana tåg, som ej hade större hastighet än 25 kilometer i timmen och bestode af lokomotiv med högst fyra vagnar eller af ångvagn, vare sig ensam eller med en annan tillkopplad vagn, plats anvisas resande i vagnen närmast lokomotivet eller å ångvagnen i kupé närmast maskinrummet;

för Mellersta Blekinge järnväg:

att skyddsvagn ej behöfde användas i tåg bestående af högst fem vagnar och gående med högst 27 kilometers hastighet i timmen:

för Stockholm—Saltsjöns järnväg:

att i tåg, som medförde resande, skulle närmast efter lokomotivet följa åtminstone *en* vagn utan resande; dock att personvagn, upptagen af resande, finge ställas omedelbart efter lokomotivet, om densamma vore försedd med kontinuerlig bromsinrättning, som sköttes från lokomotivet;

för Göteborg—Särö järnväg:

att i persontåg alltid skulle närmast lokomotivet gå en vagn eller vagnsafdelning om minst 4,5 meters längd, från buffertarna räknadt, utan resande.

För Hör—Hörby m. fl. järnvägar finnas icke några som helst bestämmelser uti ifrågavarande hänseende.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgadt, att i tåg, som framföres af lokomotiv, skall, där ej järnvägsstyrelsen för lättare lokaltåg medgifvit undantag, en vagn utan resande såsom skyddsvagn sättas framför den första vagnen med resande eller ock den främsta afdelningen af sistnämnda vagn vara afstängd för resande och fullständigt skild från den del af vagnen, som är upplåten för resande; och att i tåg med större hastighet än 60 kilometer i timmen denna afdelning skall räcka minst 8 meter från vagnens främsta bufferthufvuden.

Statsbanekommittén yttrar i motiven till sitt förslag i detta hänseende följande:

»Kommittén har i fråga om skyddsvagn endast föreslagit stadganden för de fall, då tåget framföres af lokomotiv. En af de förnämsta orsakerna till behofvet af en dylik skyddsåtgärd är nämligen den fara, som vid sammanstötningar eller andra tågolyckor närheten af lokomotivet medför för de resande, dels genom en sannolik utströmning af ånga och hett vatten från lokomotivet och dels genom dess buffertars inträngande i närmaste vagnen, hvilket måste blifva våldsammast främst i tåget. Båda dessa omständigheter föreligga med afseende å ånglokomotiv, den senare i fråga om elektriska lokomotiv. Hvad däremot motorvagn beträffar, kan icke någon af dessa omständigheter därå äga tillämpning; och om än såsom motiv för ifrågavarande skyddsåtgärd jämväl kan åberopas, att resande i allmänhet äro mera utsatta för fara ju längre fram i tåget de hafva sin plats, är denna synpunkt i fråga om motorvagn beaktad, enär främsta afdelningen däraf eller den, där föraren har sin plats, aldrig är upplåten åt resande. Då de numera i bruk varande boggivagnarna äro så långa, att en hel sådan icke kan vara erforderlig såsom skyddsvagn, har alternativet om den främre afdelningen i en vagn för resande såsom skyddsvagn tillkommit.»

Förevarande kommitté instämmer i hvad statsbanekommittén sålunda anfört. Naturligtvis kan fara finnas äfven för passagerare, som hafva plats i andra delar af tåget än den främsta, men det torde icke kunna förnekas, att faran i allmänhet måste anses störst i främsta delen af tåget. Så är nog också uppfattningen bland allmänheten, och detta utgör ett ytterligare skäl för bibehållande af stadgandet om skyddsvagn.

Alternativet om en vagnsafdelning i stället för en hel vagn såsom skyddsvagn är en lindring i nuvarande bestämmelser, hvilken äfven bör komma de enskilda järnvägarna till godo.

Hvad angår den trafikbefälhafvaren nu medgifna rätt att undantagsvis låta resande taga plats i personvagn närmast lokomotivet, torde fog finnas för bibehållande af samma rätt. Det kan nämligen tänkas förhållanden, under hvilka en ovillkorlig efterlefnad af bestämmelsen om skyddsvagn skulle medföra synnerlig olägenhet, såsom t. ex. om

vid något tillfälle en opåräknadt stor tillströmning af resande ägde rum. Genom affattningen af ifrågavarande undantagsstadgande har emellertid kommittén velat uttryckligen betona dels att förutsättningen för detsammas tillämpning vore, att iakttagandet af hufvudbestämmelsen skulle vålla synnerlig olägenhet, och dels att föreståndarens för trafikafdelningen rätt i berörda hänseende endast finge utöfvas tillfälligtvis. Affattningen af det nuvarande undantagsstadgandet kunde möjligen tolkas så, att trafikbefälhafvaren skulle kunna för visst tåg eller för vissa tillfällen medgifva ett generellt undantag från regeln. En så vidsträckt rätt anser emellertid kommittén icke böra tillåtas. Det är blott för enstaka tillfällen kommittén velat tillerkänna föreståndaren för trafikafdelningen en dylik rätt; därvid emellertid är att märka, att kommitténs förslag icke får tolkas så, att, om för ett visst tåg på en viss dag i veckan i allmänhet behof af undantag förefinnes, föreståndaren för trafikafdelningen skulle hafva rätt att medgifva dylikt undantag, allenast han lämnade medgifvandet särskildt för hvarje gång. Genom ett upprepande af behofvet har nämligen det tillfälliga upphört och något mera varaktigt inträdt.

Då emellertid äfven ett mera varaktigt undantag från regeln kan tänkas vara berättigadt, hvarom de redan nu medgifna undantagen bära vittne, har kommittén beredt möjlighet härtill genom att inrymma vederbörande myndighet rätt i berörda hänseende; och torde, då afgörandet öfverlämnats till en statens myndighet, tillräckliga garantier finnas för att eftergifter icke medgifvas i större utsträckning än trafiksäkerhetens berättigade kraf tillåta.

Till jämförelse vill kommittén hafva anmärkt, att uti Tyskland uti ifrågavarande hänseende är stadgadt, att i de för personbefordran afsedda, af ett lokomotiv dragna tågen skall å Hauptbahnen dels i tåg med en hastighet af mer än 40 men högst 50 kilometer och dels i tåg, hvilka gå med mer än 50 men högst 60 kilometer, äro utrustade med genomgående bromsinrättning, icke hafva mer än 40 vagnsaxlar och, därest det är dubbelspårig bana, under förutsättning att alla tågen följa hvarandra med samma hastighet, den första vagnens främsta afdelning och i öfriga tåg med större hastighet än 50 kilometer hela den första vagnen hållas fri från resande. Å Nebenbahnen skall den första

vagnens främsta afdelning hållas fri från resande å tåg med större hastighet än 40 kilometer. I tjänst varande järnvägs- och postpersonal, äfvensom personer, hvilka åtfölja lik och djur, räknas icke uti ifrågavarande hänseende såsom resande. För inspektionståg gälla ej ifrågavarande bestämmelser.

Såsom synes gälla icke i Tyskland föreskrifterna om skyddsvagn för de mindre hastigheterna; enligt kommitténs förslag kan hänsyn tagas till ringa hastighet genom vederbörande statsmyndighets rätt att medgifva undantag. Då i tjänst varande järnvägs- och postpersonal, den förra vare sig den medföljer för allmänheten upplåtna tåg eller inspektionståg, icke kunna sägas vara resande i egentlig mening, och detsamma är förhållandet med personer, hvilka åtfölja lik eller djur, enär dessa personer ej lösa särskild biljett, innefattar kommitténs förslag i dessa hänseenden samma undantag som gälla i Tyskland.

Då vid tvåaxliga vagnars insättande mellan boggivagnar fara för urspårning kan uppstå, därest bromsningen är ojämn — de tyngre boggivagnarna kunna då utöfva en farlig tryckning på de lättare tvåaxliga vagnarna — har till förebyggande af denna fara föreslagits, att såväl de tvåaxliga vagnarna som boggivagnarna närmast dem på ömse sidor skola hafva tjänstbar genomgående broms.

Stadgandena angående last af lättantändligt gods och tyngre gods af större längd äro i hufvudsak lika de nu gällande. Det förra slaget af gods får nu icke medföras i andra tåg än godståg och blandade tåg; enligt förslaget kan sådant ske efter särskildt tillstånd af föreståndaren för trafikafdelningen. För Hör—Hörby m. fl. järnvägar finnas icke några bestämmelser uti ifrågavarande hänseenden. Då last af lefvande djur, som i nuvarande reglemente likställes med last af lättantändligt gods, endast kan medföra obehag, ej fara för de resande, är detta slag af last i förslaget uteslutet.

I nu gällande reglemente är stadgadt ovillkorligt förförbud för att å vagn lastade föremål vare sig öfverskrida fastställd lastprofil eller skjuta utanför vagnsgaflarna så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller skada ske å närmast tillkopplade vagn eller lastadt gods. Då i förra hänseendet undantag bör kunna medgifvas, har i förslaget öfverlämnats till föreståndaren för

banafdelningen att medgifva sådant, och har kommittén i senare hänseendet angifvit hvad till förebyggande af fara bör iakttagas.

Då ett lokomotiv i allmänhet har en ansenlig tyngd, är det föreslaget, att ett lokomotiv, som framforslas i tåg, skall vara koppladt omedelbart efter tåglokomotivet. Skulle det insättas mellan lättare fordon, kunde det lätt hända, att detsamma just genom sin tyngd vållade urspåring. Då emellertid det finnes lokomotiv af jämförelsevis lätt typ, och då det kan vara fråga om lokomotiv utan tender eller om skadadt lokomotiv, som endast kan kopplas sist i tåg, lämnar förslaget möjlighet till undantag för särskilda fall. Af bestämmelsen att snöplog på egna hjul icke får tillkopplas framför tåg, som medför resande, framgår, att sådan plog får tillkopplas efter dylikt tåg äfvensom framför eller efter tåg utan resande.

Är snöplog, fastskrufvad vid lokomotivet, ej så stor, att den öfverskjuter lokomotivets buffertbalk, torde icke under några förhållanden fara af dess begagnande kunna uppstå, då något försök att med densamma forcera större snömassor icke kan tänkas ifrågakomma. Är plogen åter större, då är den just afsedd att undanröja större snösamlingar och då är det af vikt att före dess begagnande få utrönt snösamlingarnas beskaffenhet för att kunna afgöra, om plogen utan fara för urspårning kan för ändamålet användas. Då banbefälet bör hafva bästa kännedomen om snöförhållandena å banan, har de större plogarnas användande gjorts beroende af tillstånd af detta befäl.

88 §.

Att för tågs dragande högst två lokomotiv få användas, har uttryckligen stadgats i denna paragraf. Är det tåg med genomgående bromsinrättning, som framföres af två lokomotiv, bör för undvikande af ojämnheter vid bromsningen densamma skötas endast från det ena lokomotivet, hvilket lämpligen bör vara det främsta. Saknar detta lokomotiv apparat för genomgående bromsinrättning, bör detta icke hafva till följd, att den genomgående bromsinrättningen ej får användas, men bör hastigheten då ej få vara större än den för tåg utan genomgående bromsinrättning högst tillåtna.

De fall, däri enligt förslaget skjutning af tåg är tillåten, äro i hufvudsak desamma som enligt nu gällande reglemente. I detta upptagna »vid stationsrörelser» och »å banan till undvikande af fara och till förekommande däraf att tåget blir kvarstående å banan» motsvaras af förslagets bestämmelse: »vid erforderlig backning med tåget». Föreståndarens för trafikafdelningen rätt att medgifva skjutning af tåg i särskilda fall har ansetts böra bibehållas. Med arbetståg har likställts inspektionståg, och har skjutning ansetts af behofvet påkallad vid vagnars utförande till fabriks-, hamn- och lastspår. Likasom för tågs dragande torde för tågs skjutande kunna få användas två lokomotiv. Skall åter påskjutning af tåg med lokomotiv främst erfordras, anser kommittén försiktigheten bjuda, att endast ett påskjutande lokomotiv användes.

För bedömande af frågan, om det påskjutande lokomotivet i tåg med lokomotiv främst bör vara sammankoppladt med tåget eller icke, torde olika synpunkter kunna göras gällande. Är lokomotivet kopplad vid det öfriga tåget, kan fara för urspåring uppstå, om verkställd bromsning af tåget icke uppmärksammas å det påskjutande lokomotivet, utan detta bibehåller oförminskad hastighet. Sker ej sammankoppling, kan det tänkas, att öfriga tåget går ifrån det påskjutande lokomotivet, och skulle det då kunna inträffa, att detta lokomotiv under försök att upphinna tåget gåfves en så pass stor hastighet att, särskildt under natten eller i tunnlar, en farlig sammanstötning med tåget ägde rum. Kommittén har funnit den först omnämnda synpunkten mest beaktansvärd, hvarför i förslaget upptagits, att det skjutande lokomotivet icke får vara sammankoppladt med tåget.

De fall, i hvilka skjutning af sistberörda slag får ske, äro enligt nu gällande reglemente »för tågs igångsättande å station och för att bispringa redan afsändt tåg, som eljest icke förmår framgå». Sistnämnda fall är i kommitténs förslag, så att säga, uppdeladt i två, och något mera utsträckt, nämligen: vid tågs framförande å bansträcka med starka stigningar och alltid i nödfall. Genom detta stadgande behöfver man således icke afvakta, att ett tåg stannar i en stigning å banan utan att kunna fortsätta, innan man får använda ett påskjutande lokomotiv, utan man kan, till förebyggande af ett dylikt missöde, låta det påskjutande loko-

motivet medfölja tåget för att bispringa detsamma vid stigningens passerande.

90 §.

Hittills har i allmänhet gällt, att för kopplingen mellan tendern och närmaste vagnen i tåget ansvarar lokomotivföraren, men att för koppling vagnarna emellan tågbefälhafvaren är ansvarig. Samma bestämmelse är upptagen i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar. För Hör-Hörby m. fl. järnvägar är emellertid föreskrifvet, att tågbefälhafvaren ansvarar för hvarje å tåg behöflig koppling. I kommitténs förslag har den allmänna regeln upptagits att gälla alla järnvägar.

92 §.

Kommittén har i denna paragraf föreslagit, att alla slags lokomotiv skola i regel vara bemannade med en förare och ett biträde. Ser man frågan endast ur synpunkten af lokomotivets skötsel, skulle denna regel endast behöfva gälla ånglokomotiv, ty elektriska lokomotiv kunna utan svårighet skötas af endast *en* person. Det synes emellertid kommittén, att nyssnämnda synpunkt icke bör i denna fråga vara ensamt afgörande. Möjligheten att föraren till följd af hastigt påkommande illamående eller af annan anledning blir urståndsatt att sköta maskinen är naturligtvis icke utesluten, och ett sådant förhållande skulle ju för tåget kunna hafva de mest ödesdigra följder. Af denna anledning har kommittén föreslagit alla slags lokomotivs bemanning med två personer, men på samma gång lämnat vederbörande myndighet rätt att — naturligtvis under förutsättning att lokomotivets skötsel sådant tillåter — medgifva lokomotivs bemanning med endast förare, såvidt sådan förbindelse finnes mellan lokomotivet och öfriga delen af tåget, att annan af tågpersonalen lätt kan under tågets gång intaga förarens plats. Då handgreppen för maskinens stoppande äro af synnerligen enkel beskaffenhet och dessa för öfrigt pläga vara utmärkta å motorapparaten, torde någon svårighet att utföra desamma icke förefinnas. Samma tankegång, som föranledt bestämmelserna rörande lokomotivs bemanning, har äfven legat till grund för motsvarande stadganden i fråga om motorvagn.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är intagen bestämmelse, att föraren i regel skall hafva sin plats på lokomotivets eller motorvagnens vänstra sida i farriktningen. Af hvad kommittén i motiven till 19 § i förslaget till förordning angående rullande materiel anfört framgår, att enligt kommitténs åsikt en dylik, för de enskilda järnvägarna allmänt gällande bestämmelse icke bör meddelas.

93 §.

Då tillstånd för tåg att lämna station bör gifvas af stationsföreståndaren endast genom afgångssignal, har nuvarande alternativet att på annat sätt än genom afgångssignal gifva order därom uteslutits i förslaget.

94 §.

Den för de olika klasserna af järnvägar med hänsyn till banbyggnadens allmänna beskaffenhet tillåtna största tåghastigheten är bestämd i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg; och skall största tillåtna hastigheten för hvarje särskild järnväg bestämmas i sammanhang med koncessionens beviljande och, hvad redan koncessionerade järnvägar angår, i viss, i nämnda förslag angifven ordning. I förevarande förslag äro upptagna de hastigheter, som tågens olika sammansättning högst kan tillåta, äfvensom de speciella fall, då i allmänhet en lägre hastighet än den för banan högst tillåtna måste användas.

Då för järnvägar af C-klassen största tillåtna hastigheten endast är 30 kilometer i timmen, har kommittén för dessa järnvägar ansett några bestämmelser rörande olika hastighet vid olika sammansättning af tåg icke vara erforderliga.

Då mindre hastighet än 60 kilometer uti den i paragrafen angifna största lutning icke heller å smalspårig järnväg torde vara behöflig, och då största tillåtna hastigheten å järnvägar af klass B är 60 kilometer och å järnvägar af klass C 30 kilometer, har något särskildt stadgande uti ifrågavarande hänseende för smalspåriga järnvägar icke upptagits i förslaget. Däremot har sådant särskildt stadgande i fråga om hastigheten i kurva ansetts erforderligt.

Att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest till följd af särskilda undantagsförhållanden trafiksäkerheten skulle

tillsvidare och intill dess normala förhållanden åter inträdt kräfva mindre hastighet än den i denna paragraf angifna, har rätt att föreskrifva sådan såsom villkor för trafikens obehindrade gång, framgår af kommitténs förslag till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgadt, att antalet vagnsaxlar får utgöra högst:

i *snälltåg och persontåg:*

med största tillåtna hastighet af					60	km. i timmen		80	axlar
»	»	»	»	»	61—70	»	»	70	»
»	»	»	»	»	71—80	»	»	60	»
»	»	»	»	»	81—90	»	»	50	»

samt i *blandade tåg och godståg:*

med största tillåtna hastighet af					40	km. i timmen		120	axlar
»	»	»	»	»	41—50	»	»	100	»
»	»	»	»	»	51—60	»	»	80	»

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

Största tillåtna hastigheten är i nämnda säkerhetsordning bestämd för snälltåg och persontåg utan genomgående bromsinrättning till 60 km. i timmen och med genomgående bromsinrättning till 90 km. — dock kan efter pröfning af styrelsen större hastighet för särskilda fall medgifvas — för blandade tåg till 60 km. och för godståg till 50 km.

Bestämmelserna angående hastigheten för arbetståg, för tåg, som dragés af lokomotiv med tendern före, för ensamt lokomotiv med tendern före och för tåg, som skjutes af lokomotiv, äro desamma som i kommitténs förslag, likasom äfven öfriga stadganden i denna paragraf, såvidt normalspåriga järnvägar angår, öfverensstämma med motsvarande stadganden i säkerhetsordningen vid statens järnvägar.

95 §.

Att, såsom i nu gällande reglemente, föreskrifva, att tåg skall stanna så fort ske kan då fara är för handen, torde vara olämpligt. Det är omöjligt att på förhand bestämma, hvilken åtgärd är lämpligast vidtaga, då fara är

för handen; kanske kan det, för förebyggande af densamma, vara nödvändigt att tåget fortsätter, måhända med ökad hastighet. Det i denna paragraf upptagna nya fall, då tåg skall stanna, nämligen om från fast signalinrättning visas annan tågväg än den, som blifvit lokomotivföraren för det ifrågavarande tåget anvisad, är en följd af bestämmelserna, att viss tågväg skall för hvarje ny tidtabellsperiod bestämmas för de olika tågen och att lokomotivföraren skall därom underrättas antingen genom uppgift i tjänstgöringstidtabellen eller genom särskild order.

96 §.

Det i denna paragraf till nu gällande bestämmelser angående bromsning föreslagna tillägget, att, om tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkställts af lokomotivpersonalen, tåget ej får fortsätta, förrän tågbefälhafvaren förvissat sig om orsaken till bromsningen och gifvit lokomotivföraren afgångssignal, är tillkommet för att hos tågpersonalen inskärpa nödvändigheten att, om ett tåg stoppats utan begäran eller medverkan af lokomotivpersonalen, göra sig noggrant underrättad om anledningen därtill, innan tåget fortsätter.

97 §.

Några särskilda bestämmelser rörande arbetståg finnas icke för närvarande. Sådana äro upptagna i denna paragraf.

98—100 §§.

Bestämmelserna i 98, 99 och 100 §§ angående hvad som skall iakttagas, om tåg nödgas stanna å linjen utan att kunna utan dröjsmål fortsätta, om vagnar måste kvarlämnas af tåg, som stannat å linjen, eller om vagnar gå loss å linjen från tåg, äro i hufvudsak lika med nu gällande äfvensom med de för statens järnvägar fastställda.

De väsentligare ändringarna äro följande:

Att, såsom nu, stadga, att banvakter, om de äro till hands, eller, då fråga är om ensamt lokomotiv, eldare, om ingen annan finnes att tillgå, skola utföra signaleringen, har ansetts obehöfligt. Underrättelse skall nu meddelas närmaste station, att tåg stannat å linjen, vare sig hjälp-

lokomotiv anses erforderligt eller ej. Då det emellertid torde vara onödigt, att sådan underrättelse lämnas, därest lokomotivföraren finner tåget kunna utan hjälp fortsätta, är i förslaget begäran om hjälplokomotiv alltid förenad med sådan underrättelse, hvarom nu är fråga. Befinnes tåget först efter det begäran om hjälplokomotiv framställts kunna utan dylik hjälp fortsätta, har kommittén funnit försiktigheten bjuda, att sådant ej får ske, förr än den station, vid hvilken hjälplokomotivet begärts, lämnat tillstånd därtill. Enligt nuvarande reglementet erfordras icke något sådant tillstånd, utan är det endast stadgadt, att i sådant fall en man skall gå framför tåget på omkring 900 meters afstånd, visande stoppsignal. För det fall att tåget skall backa är bestämmelsen om en framför gående signalkarl bibehållen, ehuru afståndet ansetts kunna minskas till 600 meter. Sker backningen endast för att erhålla ny fart, har kommittén ansett någon signalering icke vara erforderlig. Det är för närvarande stadgadt, att om tiden är inne, då ett efterföljande tåg möjligen skulle kunna inträffa på den plats, där backningen skall ske, stoppsignaler skola anordnas. Då emellertid ett tåg icke får utsläppas från station, förr än det föregående ankommit till nästa station, torde stoppsignaler ej heller för nyssnämnda fall vara erforderliga; för öfrigt har lokomotivföraren att bedöma, om någon fara kan anses förenad med tågets backande. Med hänsyn till möjligen förekommande starka stigningar är föreslaget, att tåg, för att erhålla ny fart, må föras tillbaka ända till 1,000 meter.

I de stadganden, som för närvarande gälla för det fall, att vagnar måste kvarlämnas af tåg, som stannat å linjen, är förutsatt, att tågbefälhafvaren alltid skall medfölja den del af tåget, som fortsätter. Då det emellertid torde vara lämpligt att öfverlämna åt tågbefälhafvarens eget afgörande, hvarest hans närvaro kan vara mest af behofvet påkallad — å den fortsättande tågdelen eller vid de kvarlämnade vagnarna — är i förslaget denna fråga lämnad öppen. Såsom ett ytterligare säkerhetsmoment är föreslaget, att befälhafvaren å den fortsättande tågdelen skall inberätta händelsen, utom till föreståndaren å nästa station, jämväl till signalkarlarne vid alla fasta signalinrättningar på vägen mellan de kvarlämnade vagnarna och stationen. Vidare är uttryckligt förbud meddeladt att anbringa slutsignal å den

fortsättande tågdelen, på det banbevakningspersonalen därigenom skall få kännedom om att vagnar kvarlämnats å linjen.

Om vagnar gå loss å linjen, få, enligt nu gällande bestämmelser, försök att till tåget åter tillkoppla desamma göras såväl under dagen som under natten, så vida nämligen med säkerhet är kändt, att vagnarna stå stilla. Kommittén har ansett försiktigheten fordra, att under natten och i tät dimma dylikt försök icke får under några förhållanden göras.

101 §.

Bestämmelserna i denna paragraf äro nya. Det har ansetts lämpligt föreskrifva de åtgärder, som vid svårare olyckshändelser i första rummet böra vidtagas, då det eljest kan befaras, att under den då gifvetvis rådande förvirringen planmässighet kommer att saknas vid räddningsarbetets utförande.

102 §.

Såsom en följd af det i 74 § föreslagna medgifvandet att låta tåg i vissa fall afgå från station före den i tidtabell bestämda afgångstiden, är i denna paragraf stadgadt, att tåget i sådant fall skall framgå med synnerlig uppmärksamhet och med minskad hastighet.

Att i den skyldighet att iakttaga särskild uppmärksamhet, som i de i denna paragraf angifna fall åligger lokomotivföraren, jämväl ingår att vid behof signalera »tåg kommer», synes kommittén vara tydligt utan att någon särskild föreskrift därom behöfver gifvas. I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är den största hastighet, som i dessa fall får under olika förutsättningar användas, uttryckligen angifven. Det har emellertid synts kommittén kunna utan fara öfverlämnas till lokomotivföraren att bedöma detta.

IV. Undantagsbestämmelse.

104 §.

Det torde icke kunna förnekas, att fall af öfverhängande fara kunna förekomma, då de i denna förordning meddelade

föreskrifter visa sig otillräckliga eller rent af motverkande hvad därmed afsetts, farans förebyggande, hvarför det i sådana fall måste öfverlämnas åt vederbörande att handla efter bästa förstånd. En sådan princip är uttalad i förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning, då, efter meddelande af vissa regler, stadgas, att vid tillämpning och tolkning af dessa regler tillbörligt afseende skall fästas på alla med navigering och ombordläggning förenade faror samt på sådana särskilda omständigheter, hvilka för undvikande af omedelbar fara kunna göra afvikelse från nämnda regler nödvändig.

Denna förordning är, såsom jämväl af det föregående torde framgå, af kommittén afsedd att gälla äfven före förordningens ikraftträdande befintliga järnvägar, till följd hvaraf de för dessa järnvägar fastställda tjänstgöringsreglementen i de delar, som motsvara bestämmelserna i denna förordning, böra i sammanhang med förordningens trädande i kraft upphöra att gälla.

Då omändring af semaforernas konstruktion för att möjliggöra vingarnas ställande i 45° vinkel uppåt kräfver tid, har öfvergångsbestämmelse i berörda hänseende varit erforderlig. Den tid, inom hvilken anordningen i fråga bör vara vidtagen, synes kommittén kunna bestämmas till ett år från det förordningen trädt i kraft.

Det har inom kommittén varit ifrågasatt, huruvida något särskildt stadgande borde i förordningen intagas i syfte att kungl. järnvägsstyrelsen skulle kunna för enskilda järnvägarnas vidkommande meddela bestämmelser i hithörande ämnen, hvilka till äfventyrs kunde betingas däraf, att statens järnvägar och enskild järnväg anslöte till hvarandra. Otvifvelaktigt vore det synnerligen förmånligt, om, särskildt hvad signalväsendet angår, samma bestämmelser gällde för såväl statens som enskilda järnvägar; olägenheten af olikheter härutinnan blefve i synnerhet vid föreningsstation kännbar. I detta hänseende är emellertid att märka, att kommitténs föreliggande förslag, hvad signalerna angår, i allt väsentligt öfverensstämmer med bestämmelserna i den nya, för statens järnvägar antagna signalordning, och att största

sannolikhet torde finnas för att denna signalordning under en följd af år kommer att vara gällande i oförändradt skick. Skulle emellertid järnvägsstyrelsen finna tiden vara inne att för statens järnvägar vidtaga någon ändring af väsentligare beskaffenhet i nämnda signalordning, lärer kunna antagas, att motsvarande ändring kommer att ske i den för de enskilda järnvägarna gällande förordningen. Skulle emellertid så icke anses böra ske, och är skiljaktigheten af betydelse för till statens järnvägar anslutande enskilda järnvägars personal, torde särskild instruktion i sådant hänseende i fråga om föreningsstationer kunna denna personal medgifvas. Vid dessa förhållanden har kommittén ansett det ifrågasatta stadgandet icke vara behöfligt, hvarförutom är att märka, att ett dylikt stadgande i själfva verket skulle innebära rätt för järnvägsstyrelsen att föreskrifva ändringar i bestämmelserna i denna förordning rörande signalväsendet för så godt som alla enskilda järnvägar, alldenstund de enskilda järnvägar, som ansluta till statens järnvägar, i stor utsträckning jämväl ansluta sinsemellan eller till andra enskilda järnvägar. Att icke någon som helst inskränkning i järnvägsstyrelsens rätt att för statens järnvägar uti ifrågavarande hänseenden meddela erforderliga bestämmelser är afsedd eller ens kan ifrågasättas, torde vara uppenbart.

Kommittén vill slutligen, i den mån sådant icke förut skett, angifva de stadganden i II och III kapitlen i nuvarande tjänstgöringsreglemente för de enskilda järnvägarna och de väsentligare bestämmelser i motsvarande författningar vid statens järnvägar, hvilka äro uteslutna i kommitténs förslag.

II kap. 16 § föreskrifver, att om tågpersonalen behöfver gifva till lokomotivföraren någon af signalerna »stopp», »varsamhet», »alltväl» eller afgångssignal, skall detta ske genom handsignaler. Detta synes kommittén så klart, att något stadgande därom icke torde behöfvas.

III kap. 10 § innehåller, bland annat, att om tåg följer ett annat inom 10 minuter, skall från banan gifvas signal till »stopp» åt det efterföljande tåget, och, om ett tåg följer mer än 10 men mindre än 15 minuter efter ett föregående, skall åt det efterföljande gifvas signal till »varsamhet».

Beträffande detta stadgande vill kommittén erinra, att enligt förslagets 74 § tåg icke får afsändas från station eller framsläppas förbi blockpost, förrän ett föregående tåg inkommit till nästa station, där tåganmälan är föreskrifven, eller passerat blockpost eller ock ingått på annan bana. På grund af denna bestämmelse och då det väl kan tänkas, att afståndet mellan två stationer och än mera mellan två blockposter icke är större, än att ett tåg kan tillryggalägga sträckan mellan dem på mindre än 10 minuter, torde nyssnämnda stadgande vara icke blott obehöfligt utan äfven olämpligt, då på grund af ett sådant stadgande för ett tåg kunde visas stoppsignal å linjen utan att den ringaste anledning att stoppa tåget förelåge. Visserligen kan i trängande fall ett efterföljande tåg afsändas från station eller framsläppas förbi blockpost, innan det föregående tåget inkommit till nästa station eller passerat blockpost, men sådant får dock i regel icke ske inom kortare tid än 15 minuter efter sistnämnda tågs afgång från vederbörande station eller blockpost och i alla händelser hafva tågbefälhafvare och lokomotivförare kännedom om att tåg är före å linjen.

Ifrågavarande stadganden, som funnos intagna i förut gällande reglemente vid statens järnvägar, äro äfven uteslutna ur den nya säkerhetsordningen vid samma järnvägar.

I nyssnämnda § 10 stadgas vidare, dels att, om från banan märkes, då tåg går förbi, att sidodörr till personvagn står öppen, att eld utbrutit eller att någon annan fara å tåget är för handen, stoppsignal från banan genast skall gifvas, och dels att alla handsignaler, som gifvas å ett förbigående tåg, skola af banpersonalen genast repeteras, så att de blifva väl synliga för tågpersonalen.

I III kap. 11 § är stadgadt, att den, som från banan gifvit stoppsignal till tåg, skall skynda fram till tågbefälhafvaren för att uppgifva orsaken till signalen, samt i 13 §, att om i allmänhet händelse inträffar å banan, som kräfver skyndsam hjälp, hvar och en af banpersonalen, som utan fara för säkerheten å banan kan lämna sin post, hastigt skall begifva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas af tågbefälet eller den bland de närvarande, hvilken utöfvar högsta befälet.

Samtliga nu nämnda stadganden, af hvilka de flesta, delvis i något ändrad form, äro upptagna i den nya säker-

hetsordningen vid statens järnvägar, har kommittén ansett näppeligen vara af beskaffenhet att böra intagas uti ifrågavarande, af Konungen utfärdade förordning, så mycket mindre som hvad samma stadganden innehålla säkerligen äfven utan uttrycklig föreskrift iakttages.

III kap. 17 § innehåller, att vid hvarje station skall finnas tillräckligt antal knalldosor, förvarade på lätt åtkomlig plats, hvilken för all vid stationen tjänstgörande personal skall vara bekant; samt 21 §, att stations- och tågpersonalen skall skyndsamt och med ordning verkställa hvad som hörer till betjänandet af tåg, då sådant är inne å stationen, och hafva före tågets ankomst undangjort hvad göras kan.

Intetdera af dessa stadganden, hvilka ej heller äro intagna i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar, torde vara af beskaffenhet att böra hafva plats uti ifrågavarande förordning.

Bestämmelsen i III kap. 33 § att, om telegrafen är i olag, så att order om ändradt tågmöte eller ändrad tågförbigång icke kan ske medelst telegraf, sådant kan få ske skriftligen medelst ilbud, lärer vara föråldrad och ej vidare tillämpad. Denna bestämmelse har äfven uteslutits ur den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar.

I III kap. 37 § stadgas, att utan vederbörligt tillstånd ingen annan må taga plats på lokomotiv än den, hvars tjänst därtill berättigar honom. Ett dylikt stadgande, än vidare utveckladt, är upptaget i säkerhetsordningen vid statens järnvägar Kommittén finner visserligen det vara synnerligen angeläget, att obehörig person icke får taga plats å lokomotiv, men har ansett stadgande därom lämpligen icke böra upptagas i denna förordning; utan torde detsammas utfärdande utan olägenhet kunna anförtros åt järnvägen själf.

I III kap 40 § 3 mom. meddelas förbud att afkoppla vagn, under det tåg är i rörelse, utom i sådana särskilda fall, som af trafikbefälhafvaren föreskrifvits. Ett liknande förbud, ehuru utan undantag, var meddeladt i det förut gällande reglementet vid statens järnvägar, men har helt och hållet uteslutits ur den nya säkerhetsordningen, därvid för uteslutandet åberopats, att berörda förfarande ej så sällan praktiserades, då vagn behöfde uttagas å linjen antingen för banafdelningens eller ock för någon trafikants

räkning, och detta af den anledning att därigenom undginges den olägenhet, som ett igångsättande af å linjen stannadt tåg, särskildt i stigningar, medförde; hvarförutom framhållits, att vissa försiktighetsmått borde för dylik afkoppling föreskrifvas af vederbörande. Kommittén finner samma skäl tala för stadgandets uteslutande, hvad de enskilda järnvägarna angår.

Bestämmelserna i III kap. 56 §, att vid eldsvåda å tåg detta ovillkorligen skall stanna, den vagn, där branden är, genast skiljas från de öfriga och signalering anordnas såsom för fara å banan, anser kommittén vara dels obehöfliga dels möjligen under vissa förhållanden olämpliga. De äro bibehållna i den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar. Däremot är äfven ur denna utesluten bestämmelsen i samma paragraf, att man vid eldsvådans släckande ej får taga vatten från tendern i större mängd, än lokomotivföraren anser kunna undvaras.

I den nya säkerhetsordningen vid statens järnvägar är stadgadt, att stationsföreståndare skall alltid under den tid, då tåg är på in- eller utgående inom stationens spårområde, uppehålla sig å eller invid plattformen, likasom äfven under tågets uppehåll å stationen, såvida icke annat tjänsteärende föranleder hans närvaro på annat håll; att stationsföreståndaren, vid stoppsignals gifvande, skall intaga sådan plats, att signalen lätt blir synlig för lokomotivpersonalen och att, om så ej kan ske, stationsföreståndaren skall beordra annan af stationspersonalen att å sådan plats upprepa signalen; samt att, om genomgående bromsinrättning under tågs gång blir obrukbar, vid första station i tågets väg, där den samma lämpligen kan iståndsättas eller där utbyte kan ske af lokomotiv eller vagn, å hvilken bristfällig broms finnes, lämpliga åtgärder härför skola vidtagas.

Dessa stadganden hafva synts kommittén icke vara af beskaffenhet att böra upptagas uti ifrågavarande, af Konungen utfärdade förordning.