

Örebro—Skebäcks järnväg

FÖRESKRIFTER

för trafikeringen

jämte

TIDTABELL

för vagnuttagningar

Gällande fr. o. m. den 1 jan. 1946
och tillsvidare.

"Föreskrifter för trafikeringen jämte tidtabell för vagnuttagningar" skall alltid medföras av såväl tillsyningsman som lokpersonal vid trafikering av Örebro—Skebäcks järnväg.

Ändringstryck.

Ändringstryck skola efter verkställd komplettering av boken registreras här nedan.

N:r	Datum	Infört av	N:r	Datum	Infört av
1	15/8	H. Ljögren			

Innehåll.

	Sid.
Föreskrifter för trafikeringen	3
Underrättelser för trafikeringen	11
Tidtabell för vagnuttagningar	13
Plats för ändringstryck	14
Särbestämmelser för EJ	I slutet

FÖRESKRIFTER

för trafikeringen av Örebro—Skebäcks järnväg,
avseende såväl normal- som smalspårig trafik.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har genom skrivelse av den 19 oktober 1945, d:nr J 1335/45, bestämt, att **statens järnvägars säkerhetsordning**, fastställd av kungl. järnvägsstyrelsen den 3 april 1941, **med därtill hörande från densamma avvikande särbestämmelser för enskilda järnvägar**, fastställda genom beslut av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 15 juli 1941, skola tillämpas vid Örebro—Skebäcks järnväg fr. o. m. den 1 januari 1946.

Örebro—Skebäcks järnväg betraktas därvid i trafikeringshänseende som bispår från dess utgångsväxel vid Örebro Södra station och skola i anslutning till såo § 97 följande särskilda bestämmelser tillämpas.

Särskilda bestämmelser.

1. Stationsföreståndaren vid Örebro C skall vara ledare för fordonsrörelserna på järnvägen (trafikledare) med befogenhet och skyldighet i enlighet med vad som i såo är föreskrivet för tågledare.

SJ tågklarerare vid Örebro S tjänstgör som tågklarerare därstädes för all trafik å ÖrSkJ och äger befogenhet att utan tillstånd av trafikledaren medgiva bandisposition.

TÖJ (NÖJ) personal skall således beakta, att tillsyningsman för smalspårig vagnuttagning å ÖrSkJ alltid skall hänvända sig till SJ tågklarerare vid Örebro S i de fall kontakt med tågklarerare är föreskriven.

Med förkortningen tkl avses i dessa föreskrifter alltid SJ tågklarerare vid Örebro S.

2. Varje sidospår, som utlöper från bispåret, skall vara försett med spårspärr. På grund av rådande lutningsförhållanden erfordras dock ej spårspärr vid Avos lp.

3. I punkt 2 nämnda spårspärrar ävensom varje växel i bispåret skola kunna låsas med kontrollås.

Kontrollåsen vid de olika växlarna och spårspärrarna skola göras beroende av en viss nyckel, benämnd huvudnyckel.

Huvudnyckel skall stå under trafikledarens kontroll och får endast mot kvitto utlämnas till tillsyningsman för vagnuttagning på banan eller i förekommande fall till ledare för arbeten på densamma.

Reservnycklar skola förvaras under trafikledarens plombering eller sigill. Tkl må i nödfall bryta sådan plombering eller sådant sigill och utlämna nyckel, men skall denne i dylikt fall snarast möjligt till trafikledaren anmäla förhållandet.

Trafikledaren skall tillse, att endast oundgängligt antal kontrollåsnycklar finnas i bruk.

Huvudnyckel eller reservnyckel till kontrollås må endast utlämnas mot kvitto. Över befintliga nycklar av ifrågavarande slag skall trafikledaren föra anteckning.

4. Vid lastplatserna, som äro obemannade, erfordras icke fasta signaler utom vid Avos, där huvudsignal skall vara anordnad i sådant beroende av växeln till sidospåret, att denna växel måste ligga i normalläge för att körsignal skall kunna visas.

5. Då bommar eller grindar äro anbragta vid korsning i samma plan mellan bana och gata eller väg, skola dessa vara fällda resp. stängda, då järnvägsfordon framföres över densamma. Om säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag, skall i stället bevakning anordnas, varvid skall förfaras på sätt som i säo § 26:2 är föreskrivet för tåg.

Fällning resp. stängning skall, i de fall sådan ombesörjes av vägvakt, ske minst 5 minuter före fordonens väntade ankomst. Därefter må dock, därest vägvakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och lättare fordon kunna framsläppas.

6. Signalen "Tåg kommer" skall ges, när människor synas i spåret, och dessutom alltid framför triangelfor-

migt lystringsmärke samt, när sikten är otillfredsställande, upprepade gånger framför rektangelformigt lystringsmärke.

7. Ang. vägkorsningarna vid Frykstensgatan och Drottninggatan. Tillsyningsman för vagnuttagning är ansvarig för att där befintliga vägbommar bliva fällda, innan fordonen framföras över korsningarna, samt för att bommarna efter passerandet uppdragas.

8. Ang. vägkorsning vid Avos, där bommar och grindar saknas enl. medgivande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 februari 1944, d:nr V 792-91/44. Vid denna korsning är högsta tillåtna hastigheten ned-satt till 5 km/tim på en sträcka av 20 m. Signalen "Tåg kommer" skall ges, innan korsningen passeras. Hastighetstavlor och lystringsmärken skola finnas uppsatta. Se även punkt 9. Vid denna korsning måste tillfredsställande sikt upprätthållas.

9. **Fordon få icke framföras under mörker.** Om så undantagsvis måste ske, skall bevakning anordnas vid de vägkorsningar, där bomsignallyktor saknas. Härvid skall förfaras på sätt som i säo § 26:2 är föreskrivet för tåg. Bommarna (grindarna) få i dylikt fall icke fällas (stängas). Dylik bevakning skall vid mörker även anordnas vid den vägkorsning vid Avos, som omnämnes i punkt 8.

10. **Fordonsrörelserna på bispåret äga rum endast i form av vagnuttagning.**

För dessa vagnuttagningar gäller ej säo § 29 ang. bandisposition, ej heller säo § 32 ang. vagnuttagning, utan istället de förenklade föreskrifter, som återfinnas i föregående och efterföljande bestämmelser. Hänvisning kan dock ske till delar av nämnda paragrafer.

11. Vid vagnuttagning skall tillsyningsman beordras. Det åligger denne att förvissa sig om att tillräcklig bromskraft förefinnes, att bromsarna äro brukbara, ävensom att i säo § 32:1, tredje stycket, föreskrivna signalredskap medföras.

12. Tillsyningsman är ansvarig för

att vagnar icke kvarlämnas annat än hinderfritt av-ställda på sidospår, där förefintliga bromsar på vagnarna skola åtdragas och vagnarna dessutom förstängas;

att samtliga med kontrollås försedda växlar och spårspärrar låsas i normalläge efter användningen; samt att huvudnyckeln medföres.

13. Drivfordonets förare ansvarar för vagnuttagningens säkra framförande efter tillsyningsmannens signaler och för rätta hastigheten.

Med drivfordon menas i dessa föreskrifter såväl lok som lokomotor.

14. Fordon få icke framföras med större hastighet än 30 km/tim.

Av drivfordon framförda vagnar skola utrustas med bromskraft i enlighet med bestämmelserna i såo § 40. Bromstal 6.

15. Enl. kungl. maj:ts resolution av den 30 sept. 1927 skola upprepade signaler med ringklocka eller vissla givas från drivfordonet å bansträckan mellan växeln vid Avos och järnvägens slutpunkt i öster.

16. Enl. nyssnämnda kungl. resolution skall vid framförandet av fordon å ÖrSkJ **drivfordonet gå främst.** (Bestämmelsen gäller självfallet ej växlingsrörelse å driftplats.)

17. Från Örebro S utgånet drivfordon med eller utan vagnar skall vara dit återkommet eller infört till Hjälmarens lastplats, innan nytt drivfordon med eller utan vagnar får utföras på bansträckan mellan nämnda driftplatser. Rörelser med två eller flera ej sammankopplade drivfordon få sålunda icke samtidigt vara anordnade på bansträckan.

18. Över vagnuttagningarna skall tkl föra särskild tidjournal.

19. Före avgång från Örebro S och Hjälmarens skall tillsyningsmannen hos tkl begära tillstånd att avgå sålunda: "Får vagnuttagning på Skebäcksbanan avgå från?" Sedan tkl i tidjournalen förvissat sig om att den vagnuttagning, som dessförinnan erhållit tillstånd att avgå från Örebro S eller Hjälmarens, inkommit till endera av dessa driftplatser, att ingen annan bandisposition på-

går å bispåret (Obs. punkt 26) och vad beträffar avgång från Örebro S med normalspåriga fordon hos NÖJ station inhämtat upplysning om att hinder för korsande av NÖJ tågspår ej förefinnes, lämnar han tillsyningsmannen medgivande att avgå sålunda: "Vagnuttagningen får avgå".

20. Efter ankomst till Örebro S och Hjälmarens skall tillsyningsmannen omedelbart genom anmälan till tkl "Vagnuttagning på Skebäcksbanan inkommen till" taga på sitt ansvar, att bestämmelserna i punkt 12 äro iakttagna och att bispåret, såvitt tillsyningsmannen har sig bekant, även i övrigt är klart för nästa fordonsrörelse.

Vid anmälan, avseende ankomst till Hjälmarens, innebär denna anmälan icke att där befintliga med kontrollås försedda växlar och spårspärrar äro låsta.

Vid ankomst till Örebro S skall tillsyningsmannen alltid omedelbart till tkl återlämna medförd huvudnyckel.

21. Vid avgång från Örebro S växlar tillsyningsmannen fordonen till bispåret, vad SJ tillsyningsman beträffar under iakttagande av sin skyldighet att tillse, att ingen växling å NÖJ bangård, som berör denna växlingsväg, förefinnes, och giver därefter signal till växlingsrörelse.

22. Vid färd med normalspåriga fordon till Örebro S skall tillsyningsmannen genom den vid Drottninggatan befintliga telefonapparaten hos NÖJ station begära klart för korsande av NÖJ tågspår.

Då klart härtill lämnats av NÖJ och den vid NÖJ infartssignal till höger om spåret uppställda spårspärrsignalen visar "växling tillåten", växlas fordonen mot SJ bangård.

Därest den förreglingsbara växeln 102 a är uppförreglad få fordonen växlas in å SJ bangård. Eljest uppringes ställverket, Örebro C, med begäran om frigivning av växlarerna.

Sedan fordonen införts å SJ spår innanför växel 19, omläggas denna växel, varefter K¹-nyckeln till densamma uttages och insättes i centrallåset. Växel 102 omläggas även i +läge.

23. Fordon på väg till Hjälmarens skola, då de närma sig nämnda lastplats, framföras med försiktighet, så att de skyndsamt kunna bringas att stanna, därest växling med annat drivfordon skulle pågå vid eller utanför lastplatsen.

24. Vägvakten vid Örebro pappersbruks vedgård är skyldig att, därest två eller flera drivfordon (t. ex. ett normal- och ett sma'spårigt) samtidigt befinna sig vid Hjälmarens jämte anslutande sidospår, bevaka den där befintliga korsningen mellan normal- och smalspåret jämte till nämnda korsning ledande spår, så att sammanstötning vid korsningen förhindras.

25. Ang. risker för personalen vid växling å Örebro pappersbruks fabriksområde.

På grund av ett flertal inskränkningar i fria rummet vid Örebro pappersbruk, genom att lossningsanordningar och byggnader etc. stå nära spåren, är det **absolut förbjudet för personalen att vid växling därstädes stå på fordonens fotsteg.**

Detta förbud gäller för hela den bangård, som är belägen vid brukets fabriksbyggnader.

26. Utan hinder av det föregående må vagnuttagning på linjen i och för linjelastning äga rum, därest följande iakttages:

a) Order om vagnuttagningen med angivande av den plats, där vagn skall lastas eller lossas, skall av tkl delgivas såväl föraren som tillsyningsmannen.

b) Vagn, som avställts på linjen, skall vara säkert förstängd, helst med kätting, som är fastlåst vid rälen, varjämte vagnen, när så är möjligt, skall vara bromsad. Dessutom skall tillsyningsmannen åt båda hållen uppsätta röda bansignaltavlor på c:a 400 m avstånd från vagnen. Signalering, avsedd att hindra sammanstötning mellan vagnen och från Hjälmarens kommande fordon, behöver dock ej ske, därest vagnen avkopplas från fordonsrörelse på väg till Örebro S och tillsyningsmannen vid avgången från Hjälmarens genom förfrågan hos tkl vunnit visshet om att något ytterligare **normal- eller**

smalspårigt drivfordon ej befann sig vid Hjälmarén (t. ex. på något av industrispåren).

c) Anmälan "Vagnuttagning på Skebäcksbanan inkommen till" utökas till "Vagnuttagning på Skebäcksbanan inkommen till men st. vagnar kvarlämnade på linjen vid". Sådan anmälan innebär, att samtliga bestämmelser i punkt 12 äro iakttagna, utom ifråga om de särskilt anmälda vagnarna, samt att bestämmelserna i föregående stycke iakttagits.

d) Vid nästa fordonsrörelse skall såväl föraren som tillsyningsmannen av tkl meddelas order enligt följande formulär: "... st vagnar finnas å linjen vid, vilka skola införas till".

Vagnuttagning får givetvis icke avgå från Örebro S eller Hjälmarén, därest vagnar av annan spårvidd finnas på linjen.

27. All personal, tillhörande S.J, TÖJ (NÖJ) eller ÖrSkJ, som deltagar i trafikeringen av ÖrSkJ eller eljest beröres av säkerhetstjänsten vid nämnda bana, ävensom vägvakten vid Örebro pappersbruks vedgård, äro skyldiga att känna till och iakttaga innehållet i ÖrSkJ "Föreskrifter för trafikeringen jämte tidtabell för vagnuttagningar". Obs. de "Underrättelser för trafikeringen", som återfinnas före tidtabellen.

Tillsyningsman för vagnuttagning skall inneha personligt exemplar av boken. Lokpersonalen erhåller densamma för varje dag av tkl mot kvitto i särskild bok.

28. **Ang. vägkorsningen invid Renhållningsverket** å normalspåret, vid vilken bommar och grindar saknas. Vid växlingsrörelser över denna korsning skall densamma bevakas av växlingspersonalen, varvid gäller str 33 § 10:2.

UNDERRÄTTELSE

för trafikeringen av Örebro—Skebäcks järnväg.

1. Järnvägens signatur är ÖrSkJ.

2. Driftplatser.

Avstånd km	Driftplats
—	Örebro S
0,8	Avos lp
3,2	Gasverket lp
4	Hjälmarens lp

3. Ban- och rikstelefon.

Plats	Signal å bantelefon	Rikstel. nr
Örebro S (tågexpeditionen)	— — — —	100 91
Sockengatan (banvaktens postställe)	— —	
Banvaktens bostad	— —	189 23
Hjälmarens (redskapskuren)	— —	
Hjälmarens ("Vedgården")	— — —	208 81

4. **Banvaktens postställe** är vägförskningen vid Sockengatan.

5. **Redskapskuren vid Hjälmarens.** Denna skall hållas låst. Tillsyningsman för vagnuttagning skall medföra nyckel till densamma.

6. Signalredskap och annan attiralj.

Bansignaltavlor, röda och gröna, knalldosor, kättingar med lås, avsedda att användas för fastlåsning av vagnar vid vagnuttagning på linjen, samt nyckel till låsen förvaras i redskapskuren vid Hjälmarens, där de kunna lånas av tillsyningsman för vagnuttagning. Lånat föremål skall snarast möjligt återställas på sin plats i redskapskuren.

7. Vagnuttagningar på linjen till stenhuggeriet vid Änggatan.

Gulmålade järnrör, avsedda att underlätta anbringandet av röda bansignaltavlor, finnas uppsatta på 400 m avstånd från stenhuggeriet åt båda hållen.

8. Lystringsmärken.

Dylika finnas uppsatta som följer:

a) Triangelformiga lystringsmärken.

Väggkorsningen vid Avos (ett åt varje håll).

b) Rektangelformiga lystringsmärken.

Finns ej.

TIDTABELL

för
vagnuttagningar.

Nedanstående tabell upptager ungefärliga tider för vagnuttagningar å banan. N betecknar normalspårig vagnuttagning, S smalspårig.

Nr	Anordnas	Avgång från	omkr. kl.	Ankomst till	omkr. kl.
S 1	Vid behov	Örebro S	10 ³⁰	Hjälmaresn	10 ⁴²
S 2	„	Hjälmaresn	11 ⁰⁰	Örebro S	11 ¹²
N 1	Vardagar	Örebro S	12 ¹⁰	Hjälmaresn	12 ²²
N 2	„	Hjälmaresn	12 ⁵⁵	Örebro S	13 ⁰⁷

PLATS FÖR ÄNDRINGSTRYCK.

Orebro—Skebäcks järnväg

FÖRESKRIFTER

för trafikeringen

jämte

TIDTABELL

för vagnuttagningar

Gällande fr. o. m. den 1 jan. 1946 och tillsvidare.

Ändringstryck nr 1

Gällande fr. o. m. den 15 augusti 1948.

Anm. Detta titelblad registreras på sid. 2 och fastklistras på sid. 15. Obs. att titelbladet är försett med gummerad kant.

Följande ändringar och tillägg skola införas genom inklistring på angivna platser av medföljande klistringslappar, vilka äro 4 till antalet:

1. Punkt 6 å sid. 4 och 5 skall erhålla följande ändrade lydelse:
Signalen "Tåg kommer" skall ges, när människor synas i spåret, och dessutom alltid framför triangelformigt lystringsmärke samt, när sikten är otillfredsställande, upprepade gånger framför rektangelformigt lystringsmärke.
2. Punkt 8 å sid. 5 skall erhålla följande ändrade lydelse:
Ang. vägkorsning vid Avos, där bommar och grindar saknas enl. medgivande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 februari 1944, d:nr V 792-91/44. Vid denna korsning är högsta tillåtna hastigheten nedsatt till 5 km/tim på en sträcka av 20 m. Signalen "Tåg kommer" skall ges, innan korsningen passeras. Hastighetstavlor och lystringsmärken skola finnas uppsatta. Se även punkt 9. Vid denna korsning måste tillfredsställande sikt upprätthållas.

(Forts.)

3. Punkt 10 å sid 5 skall erhålla följande ändrade lydelse:

Fordonsrörelserna på bispåret äga rum endast i form av vagnuttagning.

För dessa vagnuttagningar gäller ej såo § 29 ang. bandisposition, ej heller såo § 32 ang. vagnuttagning, utan istället de förenklade föreskrifter, som återfinnas i föregående och efterföljande bestämmelser. Hänvisning kan dock ske till delar av nämnda paragrafer.

4. Å sid. 9 införes en ny punkt, nr 28, med följande lydelse:

Ang. vägkorsningen invid Renhållningsverket å normalspåret, vid vilken bommar och grindar saknas. Vid växlingsrörelser över denna korsning skall densamma bevakas av växlingspersonalen, varvid gäller str 33 § 10:2.

5. Å sid. 12 införes en ny punkt, nr 8, med följande lydelse:

Lystringsmärken.

Dylika finnas uppsatta som följer:

- a) Triangelformiga lystringsmärken.

Vägkorsningen vid Avos (ett åt varje håll).

- b) Rektangelformiga lystringsmärken.

Finnas ej.

SÄKERHETSORDNING

(Säo)

VID

ENSKILDA JÄRNVÄGAR.

Genom beslut den 13 juni och den 15 juli 1941 har Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt den nya säkerhetsordningen av år 1941 vid statens järnvägar att från och med den 1 november 1941 gälla vid enskilda järnvägar med de avvikande bestämmelser, som framgå av efterföljande Särbestämmelser för E. J.

(Av Kungl. Järnvägsstyrelsen fastställda tillägg A och B till nämnda säkerhetsordning gälla ej vid de enskilda järnvägarna.)

Register

över

de paragrafer i Säkerhetsordningen, vilka beröras av Särbestämmelser för E. J.

Para-
graf

2. Anm. 1 erhåller ändrad lydelse.
 6. Anm. 1a och 3a tillkomma.
I avd. II A erhåller punkt 5 ändrad lydelse.
 8. Efter mom. 1 punkt c) tillkommer Anm.
Sist i mom. 1 tillkommer punkt k).
Sist i mom. 2 tillkommer ett tillägg.
 10. Efter punkt a) tillkommer Anm.
 12. Efter Anm. 2 i mom. 2 tillkommer Anm. 3.
 19. Efter Anm. 1 tillkommer Anm. 1a.
 21. Sista meningen i sista stycket erhåller ändrad lydelse.
 25. Mom. 1 och 2 erhålla ändrad lydelse.
 26. Mom. 1 tillämpas endast i viss utsträckning.
 27. Efter mom. 3 tillkommer Anm.
 32. Vissa ändringar i fråga om hastighet föreskrivna vid smalspåriga järnvägar.
 38. Vissa mindre ändringar vidtagna i texten.
 39. Sist i mom. 3 tillkommer för normalspåriga järnvägar Anm.
 40. Är delvis omarbetad.
 41. Vissa ändringar i fråga om hastighet föreskrivna vid smalspåriga järnvägar.
 42. Är delvis omarbetad.
 43. Är delvis omarbetad för normalspåriga järnvägar och kompletterad med bestämmelser för smalspåriga järnvägar.
 66. }
69. }
73. } Vissa mindre ändringar vidtagna.
82. }
87. }
 98. Efter mom. 7 tillkomma mom. 8—15.
-

Särbestämmelser för E. J.

Beträffande Säkerhetsordningen iakttages:

Befogenhet, som vid S. J. tillkommer Kungl. Järnvägsstyrelsen, tillkommer vid E. J. *Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Befogenhet, som vid S. J. tillkommer distriktschef, trafikinspektör, maskin-, ban- eller signalingenjör, tillkommer vid E. J. *trafikbefälhavare* (= trafikchef eller annan tjänsteman, som har ledningen av järnvägens drift).

I den mån någon instruktion åberopas med angivande av visst str, gäller motsvarande instruktion vid E. J.

Beträffande efterföljande Särbestämmelser iakttages:

Text, tryckt över hela sidans bredd, gäller såväl normal- som smalspåriga järnvägar.

Text, som endast avser normalspåriga järnvägar, är tryckt å sidans *vänstra* del.

Text, som endast avser smalspåriga järnvägar, är tryckt å sidans *högra* del.

Begreppsbestämningar.

Bromstal för visst tåg.

Tillägg: Då bromsberäkning sker efter antalet axlar, anger bromstalet erforderligt antal bromsaxlar per 100 lastaxlar.

Hjälpsignalmedel.

Tillägg: Hjälpsignalmedel kan även vara röd ban-signaltafvel eller röd signalflagga.

A. Signalföreskrifter.

§ 2.

Ann. 1. erhåller följande ändrade lydelse:

Förteckning över tågattiralj finnes intagen i efterföljande Bilaga I.

§ 6.

Efter Anm. 1 tillkommer:

Anm. 1 a. Efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande må övre lyktan i semafor, då *endast* översta vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, visa blinkande grönt sken.

Efter Anm. 3 tillkommer:

Anm. 3 a. Försignal vid enkelspårig bana må vara anbragt till höger om spåret.

Avd. II A, punkt 5 erhåller följande ändrade lydelse:

5) *Vågsignalskärm*, rund, på båda sidor *grön* med vit kantrand eller *röd* med gul kantrand.

§ 8.

Efter mom. 1 punkt c) tillkommer:

Anm. I stället för huvudsignaltavla må röd bansignaltavla eller röd signalflagga, utvecklad, användas. Vid driftplats, där infartssignal är placerad *innanför* stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

Sist i mom. 1 tillkommer:

k) med röd vågsignalskärm, ställd tvärs för spåret.

Sist i mom. 2 tillkommer:

oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild från växelskärm.

§ 10.

Efter punkt a) tillkommer:

Anm. Blinkande grönt sken som körsignal i semafor (jämligt § 6 anm. 1 a) har ej innebörden »varsamhet».

§ 12.

Efter anm. 2 i mom. 2 tillkommer:

Anm. 3. Som stoppsignal för växlingsrörelse gäller även röd vågsignalskärm.

§ 19.

I avd. I a efter Anm. 1 tillkommer:

Anm. 1 a. Motorvagn, som kan medföra släpvagn, skall alltid föra slutsignaler. Dessa skola vara anbragta på släpvagnen, när sådan medföres.

B. Säkerhetsföreskrifter.

§ 21.

I sista stycket intagna bestämmelser om kollationering ersätts av följande:

Mottagare av telefonmeddelande skall, om han anser så nödvändigt eller så av avsändaren påfordras, fullständigt repetera meddelandet, eljest endast repetera det väsentliga av dess innehåll. Alla siffror, enskilda bokstäver och obekanta ord skola repeteras, varjämte utgångsstation och station, som skall delge tåg tidtabell, fullständigt skall repetera sådan tidtabell. Sedan den avsändande förvissat sig om kollationeringens riktighet, avslutas expedieringen med ordet »rätt».

§ 25.

Mom. 1 och 2 erhålla följande ändrade lydelse:

Mom. 1. Upplag av lösa föremål får ovan räls överkant ej finnas närmare skena än 2,0 m.

Ann. Gäller oförändrad.

Mom. 2. För hamnspår må trafikbefälhavaren och för mindre trafikerade spår på stationer stationsföreståndaren tillfälligtvis meddela undantag från i mom. 1 angivet mått. Upplag får dock aldrig komma närmare spårs mittlinje än i normalsektionen för fria rummet angivet mått för sektionens *största* bredd. I kurvor skall beräknas erforderligt tillägg till nämnda mått.

§ 26.

Mom. 1 gäller endast, då grindar eller bommar stänga över banan.

§ 27.

Efter mom. 3 tillkommer:

Ann. Å driftplats med T-semafor skola stoppsignalerna anbringas vid stationsgränsen.

§ 32.

I mom. 3 (på två ställen) och i mom. 5 skall hastighetstalet »40 km/tim» ersättas med »30 km/tim» och i mom. 4 hastighetstalet »55 km/tim» med »40 km/tim».

§ 38.

Orden »S. J. tillhörig rullande materiel», »S. J. linjer» och »S. J.» ersättas med orden »egen järnväg tillhörig rullande materiel», »egna linjer» resp. »egen järnväg».

§ 39.

Sist i mom. 3 tillkommer:

Anm. För tillämpning av hastighet 61—70 km/tim för tåg av bromsgrupp G erfordras Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande.

§ 40.

Endast efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande må bestämmelserna i denna § i dess helhet tillämpas.

I annat fall tillämpas följande:

Mom. 1. Tåg skall tillhöra någon av bromsgrupperna P₂, G eller Ö. Förutom bromskraften hos verkligt lok (lokomotor) skall i tåg finnas så många bromsaxlar, att minst den i efterföljande bromstabel angivna procenten av antalet lastaxlar i tåget blir bromsad. Undantag: Se mom. 5 nedan.

Anm. Bromstabeln samt hjälptabell för bromskraftberäkning böra i erforderliga delar intagas i tidtabellsboken. Hjälptabeln innehåller avrundade tal, vilka i förekommande fall skola gälla vid tillämpning av bromstabeln.

I tåg av bromsgrupp P₂ skola alla P-bromsar vara inkopplade, även om detta ej erfordras enl. broms-

talstabellen; i tåg av bromsgrupp G få, med iakttagande av bestämmelserna i § 39:2 d, alla bromsar vara inkopplade. I fråga om 2-axlig sjukvagn gäller dock, att, när sjuk person färdas i dylik vagn, dennas broms ej i något tåg får vara inkopplad, utom när så erfordras för att tågets bromskraft skall vid den hastighet, som är bestämd i tidtabellen, uppfylla fordringarna enl. föregående stycke och § 39.

Lastaxlar beräknas sålunda:

A. Som *hel* lastaxel räknas:

- 1) axel under person- och postvagn samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- 2) axel under resgods- eller godsvagn, som är lastad till minst $\frac{1}{3}$ av bärigheten,
- 3) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av

minst 7 ton per axel. | minst 5 ton per axel.

B. Som *halv* lastaxel räknas:

annan axel än under A härovan upptagen.

Bromsaxlar beräknas sålunda:

I. **Handbromsad** axel.

- a) Som hel bromsaxel räknas hel lastaxel.
- b) Som halv bromsaxel räknas halv lastaxel.

II. **Genomgångsbromsad** axel.

Som *hel* bromsaxel räknas:

- a) axel under person- och postvagn samt kombinerad person-, post- eller resgodsvagn,
- b) axel under annan vagn med omställningsanordning TOM — LAST i läget »LAST»,
- c) axel under vagn, som utan last på vagnen utövar ett tryck på skenorna av

minst 7 ton per axel. | minst 5 ton per axel.

Som *halv* bromsaxel räknas:

annan axel än under II härovan upptagen.

Mom. 2. oförändrat.

Mom. 3. oförändrat. Vad i momentet säges rörande malmtåg gäller ej.

Mom. 4. oförändrat.

Mom. 4. Omställningsanordningen TOM - LAST skall intaga

läget TOM, då vagnen är tom eller lastad med mindre än $\frac{1}{3}$ av bärigheten,

läget LAST, då vagnen är lastad till minst $\frac{1}{3}$ av bärigheten.

Enär felaktig inställning i läget LAST kan förorsaka fastbromsning (»slag i hjulen»), skall omställningsanordningen ovillkorligen intaga läget TOM i ovannämnda fall. I tveksamma fall skall omställningsanordning alltid ställas i läget TOM.

Mom. 5. Snöplogståg och tåg med en vagnvikt ej överstigande lokets adhesionsvikt, d. v. s. vikten av den del av loket, som uppbäres av dess drivande hjul, må framföras utan annan bromskraft än lokets, om hastigheten ej överskrider 60 km/tim. Överskrider hastigheten ej 40 km/tim, må vagnvikten uppgå till högst en och en halv gång adhesionsvikten hos loket. Finnas å medförda fordon användbara P- eller G-bromsar, skola dessa dock vara inkopplade.

*Mom. 6. oförändrat.**Mom. 7. oförändrat.*

Mom. 7. I tåg med efterkoppling anses den genomgångsbromsade tågdeln räcka endast t. o. m. det sista med verksam genomgående broms försedda fordonet. Bromskraft skall alltid finnas enl. bromstalstabellen för tåget i dess helhet.

Efterkopplingens tillåtna vagnvikt m. m. fram-

går av nedanstående tabell:

Hastighet	Efterkoppling		A n m.
	tillåten sammanlagd vagnvikt	därav utan verksam broms sist i tåget	
T. o. m. 40 km/tim.	Be- gräns- ning ej föreskri- ven. Ang. skruv- broms- ning av efter- kopp- lingen, se vid- stående anm.	Högst 60 ton.	När efter- kopplingen överstiger 60 ton, skola denna och den genom- gångsbrom- sade tågde- len var för sig utrustas med broms- kraft enligt vederbörligt bromstal i bromstals- tabellen; bromsgrup- pen skall be- stämmas för tåget i dess helhet.
41—50 km/tim.	60 ton.	Högst 45 ton.	Genomgå- ende broms- kraft skall finnas för tå- gets hela vagnvikt resp. samt- liga last- axlar.
51—60 km/tim.	60 ton.	Högst 45 ton och högst 4 axlar.	

Sist i tåg, vari bromskraften uteslutande erhålles från skruvbromsar, får finnas högst 60 ton vagnvikt utan verksam broms.

Skruvbroms får användas inuti genomgångsbromsad tågdel, men tåggets hastighet får då ej överstiga 40 km/tim.

Beträffande tåg, som skjutes, tillämpas bestämmelserna i detta mom. som om främsta fordonet vore det sista.

Mom. 8—11 oförändrade.

§ 41.

Beträffande i mom. 5 angivna hastigheter såväl i första stycket som i tabellen iakttages följande:

»60 km/tim» ersättes med »40 km/tim».

»50 km/tim» ersättes med »30 km/tim».

»40 km/tim» ersättes med »30 km/tim».

§ 42.

För järnväg, som erhållit Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda tillstånd att beräkna bromskraften efter vagnvikt, gäller paragrafen oförändrad.

I annat fall tillämpas följande:

I tåg, som drages av lok och är upplåtet för resande, skall såsom skyddsutrymme vagn eller vagnsdel intill dragande lok vara avstängd för andra resande än militär i militärtåg, pressbyråns tågbud samt personal i restaurant- eller byffévagn och för ambulera-nde tågservering. Detta gäller dock ej, när vagnen närmast loket är av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd som rammsäker.

Skyddsutrymme erfordras ej i tåg, som utgöres av eller framföres av motorvagn.

Tåg med en hastighet av	Intet skyddsutrymme vid ett vagnaxeltal av högst	Skyddsutrymmet skall utgöra	
		halv 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{4}$ boggi-vagn	hel 2- eller 3-axlig vagn eller $\frac{1}{2}$ boggi-vagn
		vid ett vagnaxeltal av	
81—90 km/tim	12	13—30	över 30
71—80 »	16	17—40	» 40
61—70 »	20	21—50	» 50
51—60 »	30	31—70	» 70
41—50 »	40	över 40	—
högst 40 »		intet skyddsutrymme	

Order till tbfh och lokps om hastighetsnedsättning på grund av otillräckligt skyddsutrymme gives å form. S 10. Dylig order skall givas, även om lokets största tillåtna hastighet ej överstiger den, som högst får förekomma med hänsyn till skyddsutrymmet.

Anm. 1. F-avd. i en vagn litt. BFo eller CFo, D-avd. i en CDo och köksavd. i en Ro får såsom skyddsutrymme anses motsvara $\frac{1}{2}$ boggi-vagn samt F-avd. i en CF, D-avd. i en CD, D- och F-avd i en CDF och den mindre avd. i en C, $\frac{1}{2}$ tvåaxlig vagn.

Anm. 2. Overksam lok, som framföres närmast intill det dragande loket, medräknas ej i axelantalet i detta hänseende och räknas ej heller som skyddsutrymme. Detta gäller dock ej overksam motorvagn.

§ 43.

Paragrafen gäller med iakttagande av följande.

Mom. 6. Utöver bestämmelserna i momentet gäller:

tvåaxlig vagn skall ha en tomvagnsvikt av minst 5 ton för att få medtagas i tåg med en hastighet över 60 km/tim, minst 8 ton i tåg med en hastig-

Paragrafen gäller *icke* utan ersättes med följande bestämmelser:

Mom. 1. Alla i ett tåg gående fordon med undantag av pålok (jfr § 41:3 sista stycket) skola vara hopkopplade med varandra med därför avsedda kopplingsanordningar; i tåg med större hastighet än 40 km/tim skola

het över 75 km/tim och minst 16 ton i tåg med över 90 km/tim hastighet, *treaxlig vagn* skall hava en tomvagnsvikt av minst 7 ton för att få medtagas i tåg med en hastighet över 60 km/tim, minst 10 ton i tåg med över 75 km/tim och minst 16 ton i tåg med över 90 km/tim hastighet.

Sist i mom. 7 tillkommer:

Anm. Tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande. Dylig vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger.

Mom. 8. »S. J.» ersättes med »egen förvaltning».

Följande nya mom. tillkommer:

Mom. 10. Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tbfh, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor av banan.

kopplerna utgöras av skruvkoppel eller andra fastställda åtdragbara kopplingsanordningar.

Anm. 1. Fordon, som användas parvis, må vara förbundna med varandra på annat sätt; ang. s. k. stångkoppel, se mom. 6 f.

Anm. 2. Fordon med skadad draginrättning må provisoriskt kopplas sist i tåg med en hastighet av högst 30 km/tim., om en ifråga om vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare godkänt kopplingen härför.

Mom. 2. Fordon, avsedda att hopkopplas med central kopplings- och stötanordning (ej stångkoppel), få ej sättas in till varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan dessa anordningar är större än 80 mm.

Mom. 3. Fordon få ej utan styrelsens särskilda medgivande framföras å viss bansträcka, om dess axeltryck överstiger det högsta för bansträckan tillåtna.

Mom. 4. Fordon, som självt eller vars last överskrider gällande lastprofil, får ej insättas i tåg utan tillstånd av vederbörande banbefäl.

Mom. 5. Vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så mycket, att fara därigenom kan uppstå för den kopplande eller ska-

da ske å närmast tillkopplade fordon eller å lastat gods, skall fördes med erforderliga skyddsvagnar.

Mom. 6. Följande särskilda bestämmelser skola gälla för framförande i tåg av nedan angivna fordon:

a) tomvagnsvikten skall utgöra

för *tvåaxlig vagn* minst 3 ton för att få framföras i tåg med en hastighet över 40 km/tim och minst 4 ton i tåg med över 45 km/tim hastighet och

för *treaxlig vagn* minst 4,2 ton för att få framföras i tåg med en hastighet över 40 km/tim och minst 5,5 ton i tåg med över 45 km/tim,

b) *två- eller treaxlig vagn* skall ha ett avstånd mellan yttersta axlarna för att få kopplas:

inuti tåg

av minst 3,0 m för att få medtagas i tåg med en hastighet av över 40 km/tim, och minst 3,5 m i tåg med över 45 km/tim hastighet,

sist i tåg

av minst 4,0 m i tåg med en hastighet över 45 km/tim, minst 3,5 m över 40 km/tim och minst 3,2 m i tåg med 40 km/tim hastighet,

- c) *godsvagn med fler än 2 axlar*, som är så tungt lastad, att axeltrycket uppgår till 9 ton eller däröver, får endast framföras i tåg med största hastighet 40 km/tim,
- d) *tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd*, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande; dylik vagn med trafiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger,
- e) *vagn med tyngre gods av större längd* (räler, bjälkar o. d.) får ej framföras omedelbart intill vagn, som är upplåten för resande, samt ej utan tillstånd i tåg med större hastighet än 40 km/tim,
- f) *stångkopplade vagnar* få endast framföras obromsade och i slutet av tåg, vars hastighet uppgår till högst 30 km/tim, och alltid efter event. befintliga för resande upplåtna vagnar samt skilda från sistgående sådan vagn genom minst en annan vagn. Vagn med verksam broms får ej finnas efter de stångkopplade.

Anm. Ang. förbud mot skjutning av tåg med stångkopplade vagnar utom tillfälligtvis vid backning samt förbud mot påskjutning av sådant tåg, se § 41:1 och 3.

- | | | |
|----|---|---|
| g) | <i>vagn med eldfarlig olja och</i> | bestämmelser härom återfinnas i Järnvägstrafikstadgan, Bihang I och II, samt i Reglemente för militärtransporter å järnväg. |
| h) | <i>vagn med explosiv vara av 1:a klass:</i> | |

Anm. Vid ordergivning skall göras åtskillnad mellan befordran av explosiv vara i kruttåg och i annat tåg.

- i) *öppen vagn med lättantändligt gods* (se str 1, Järnvägstrafikstadga, bil. A) skall i tåg, som framföres av ånglok, insättas, om så kan ske utan menlig tågförse-ning eller annan olägenhet, å sådan plats i tåget, att risken för antändning från loket begränsas; får ej utan särskilt tillstånd av tl framföras i dylikt tåg, vars hastighet överstiger 40 km/tim.

Anm. Enligt erfarenhet sker antändning ge-

nom gnistor från lok mera sällan å vagnar efter den 12:e från loket räknat; för övrigt är antändningsrisken å närmast lok gående vagn i regel mindre än å de omedelbart efterföljande vagnarna.

- j) *vagn lastad med flytande klor* får ej framföras i tåg, som är upplåtet för resande,
- k) *ledningsvagnar*: vid inkoppling av vagnar med endast ledning för genomgående broms i tåg med större hastighet än 40 km/tim skall iakttagas:
att axelantalet av ledningsvagnarna ej får överstiga 4, när inkoppling sker mellan två fordon med verksam genomgående broms.

Mom. 7. Se särbestämmelserna i avd. d. i mom. 6.

Mom. 8. Fordon, för vilket gäller särskild föreskrift angående hastighet eller placering i tåg, skall vara märkt på av styrelsen föreskrivet sätt.

Mom. 9. När hastighetsnedsättning erfordras på grund av bestämmelserna i denna §, skall order där-om, med angivande av orsaken, givas till tbfh och lokps å form. S 10.

Mom. 10. Vid sammansättning av icke genomgångsbromsat godståg skall tillses, att för tbfh, där så utan olägenhet kan ske, upplåtes sådan vagn, att fri sikt finnes åt båda sidor av banan.

§ 66.

Muntlig uppgift enligt mom. 3 e) och 4 b) användes endast efter trafikbefälhavarens beprövande.

§ 69.

I mom. 2 punkt b) före Anm. 2 tillkommer:

med radie därunder t. o. m. 200 m	40 km/tim
» » » »	150 » 35 »
» » » »	100 » 25 »

Mom. 4 erhåller följande ändrade lydelse:

Mom. 4. Tågs största tillåtna hastighet skall, när dess sammansättning och bromskraft så medger, utgöra:

- a) för tåg, tillhörande bromsgrupp P₂
..... 60 km/tim,
vid påskjutning dock
högst 40 km/tim,
- b) för tåg, tillhörande bromsgrupp G eller Ö 40 km/tim,
vid påskjutning dock
högst 30 km/tim,
- c) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok och

- för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok 40 km/tim,
- d) för tåg, medförande explosiv vara av första klass, undantagandes kruttåg .. 30 km/tim,
- e) för tåg, som drages av två lok, när bromsen manövreras från bakre loket .. 40 km/tim.

Anm. Tanklok anses i här berörda hänseenden alltid som rättvänt.

Mom. 6. »40» resp. »60» ersättes med »30» resp. »40» km/tim.

§ 73.

Mom. 1. För järnväg, som ej har särskilt tillstånd till vagnviktsberäkning enligt § 40, skola orden »vars vagnvikt enl. tidtabellen ej överstiger 300 ton» i sista stycket ersättas med orden »som består av högst 20 vagnsaxlar».

§ 82.

Bestämmelserna skola tillämpas med de modifikationerna, som betingas av vid resp. järnvägar rådande förhållanden. Erforderliga ändrade föreskrifter utfärdas av trafikbefälhavaren och anmälas till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

C. Undantagsbestämmelser.

I denna avdelning intagna bestämmelser med undantag av bestämmelserna i § 102 få endast tillämpas efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda medgivande.

§ 87.

I denna § omförmält protokoll insändes till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därefter utfärdar tillstånd att taga anläggningen i bruk. Protokollet skall innehålla uppgift om, huru event. vägbommar, som skötas från driftplatsen, avses att manövreras under den tid, driftplatsen är obevakad; eljest angives, att sådana vägbommar ej finnas å driftplatsen.

Kap. III.

Anmärkningen under kapitelrubriken utgår.

§ 98.

Bestämmelserna i mom. 1—7 gälla ej för ånglok (ångvagn). För dylika lok gälla bestämmelserna i nedanstående mom. 8—15.

Mom. 8. a. Loket skall vara godkänt av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för enmansbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall hava strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.

b. Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

c. Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

Mom. 9. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat och nödbromsanordningen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga resande- eller resgodsförande vagnar.

Mom. 10. Vagnvikten i tåget får ej överskrida 4 gånger lokets adhesionsvikt vid en tåghastighet över

50 km/tim, 5 gånger samma vikt vid en tåghastighet över 40 men högst 50 km/tim, och vid en tåghastighet av högst 40 km/tim 6 gånger lokets adhesionsvikt.

Mom. 11. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågbefälhavare. Bestämmelserna i § 99:2 skola tillämpas.

Mom. 12. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall i regel och i varje fall, så snart honom av föraren ålagda arbeten i tåget utförts, hava sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaleringen.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tpx given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågets gång kallas biträdet till loket medelst signalen »fara» med visslan.

Mom. 13. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

Mom. 14. Tåghastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 60 km/tim.

Mom. 15. För enmansbemannat ånglok i växlings-tjänst gälla endast bestämmelserna i mom. 8 a första meningen samt mom. 8 c.

Förteckning över tågattiralj.

A. I tåg.

(Ang. rälsbuss- och lokomotortåg, se under B.)

E f f e k t e r	Tåg med resande.	Tåg utan resande, militärtåg
	A n t a l	
Brandhinkar, av segelduk eller plåt...	6	—
Facklor	2	—
Förbandslåda	1	—
Handdukar	2	—
Handeldsläckningsapparat enligt av ve- derbörande myndighet godkänd typ	1*)	1*)
Hundkoppel	1	—
Knalldosor	8	8
Lösa lykthållare för slutsignaler.....	2	2
Signalflagga, röd.....	1	1
Slangkopplingar, kompletta, för genom- gående broms	2	2
Slangnycklar för genomgående broms	2	2
Slutsignallyktor.....	2**)	2**)
Slutsignalskärmar	2**)	2**)
Sticksåg	1	1
Trästavar	3	3
Tätningringar av gummi för genom- gående broms	3	3
Värmeledningsnyckel	1	1
Värmeledningsslangar	2	2
Yxa	1	1

*) Endast i motorlok- och motorvagnståg med förbränningsmotor.

***) Jämför § 102 ändring nr 3.

B. I rälsbuss- och lokomotortåg.

E f f e k t e r	Räls- busståg	Loko- motor- tåg
	A n t a l	
Bromsskor	1	2
Förbandslåda	1	1
Handdukar	2	2
Handeldsläckningsapparat enligt av vederbörande myndighet godkänd typ	1	1
Knalldosor	8	8
Signalflagga, röd	1	1
Slangkoppling, komplett, för genom- gående broms	—	1
Slangnyckel för genomgående broms..	—	1
Sticksåg	1	1
Tätningringsringar av gummi för genom- gående broms	—	3
Yxa	1	1

Under A och B angivna effekter — utom förbandslåda — skola förvaras antingen i fast tågattiraljskåp, i särskilda tågattiraljlådor eller i därför avsedda lådor å loket.

Handdukarna skola förvaras i pappersomslag med påskrift: »Handdukar».

Trästavarna äro avsedda för meddelanden till stationerna från tågpersonalen å i gång varande tåg.

Vid inlastning av gods i vagn, i vilken effekter av här ifrågavarande slag medföras, skall tillses, att fri tillgång erhålles till skåpen resp. lådorna, så att effekterna må kunna framtagas utan dröjsmål.

C. Vid tjänstgöring å tåg skola följande effekter medföras.

a) Av tjänstehavare tillhörande konduktörspersonalen:

1 st. handsignallykta

1 » signalflagga, röd

1 » » , grön (endast av tbfh).

- b) *Av bromsare* (jfr Instruktion för bromsare):
1 st. handsignallykta
1 » signalflagga, röd.

I helt eller delvis skruvbromsat tåg skall den, som bemannar sista skruvbromsen, förutom härovan angivna effekter, medföra 8 knalldosor.

Avvikelser från ovanstående förteckning, vilka betingas av vid resp. järnvägar rådande förhållanden, må utfärdas av trafikbefälhavaren och anmälas till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
