

STATENS JÄRNVÄGAR

INSTRUKTION

FÖR

V Ä G V A K T E R

(Vävi)

Gällande fr. o. m. den 1 juni 1923

(Andra upplagan)

Instruktion för vägvakter.

§ 1.

Med vägvakt förstås sådan tjänstehavare, *Definition.*
som har att bevaka vägövergång i banans
plan.*)

§ 2.

1. Vägvakts närmaste förman är banmästaren å den banmästaravdelning, inom vilken vägövergången är belägen. Vid de vägövergångar, där trafikavdelningen ombesörjer bevakningen, lyder vägvakt dock endast under trafikplatsens befäl. *Ställning i personalhänseende.*

2. I fråga om underhåll och vård av grind eller bomanläggning är vägvakt alltid skyldig att ställa sig till efterrättelse av vederbörande banbefäl meddelade föreskrifter.

3. Vägvakt å linjen har även att åtlyda sträckvaktens föreskrifter i avsende å övergångens skötsel.

§ 3.

Förutom denna instruktion jämte möjligen utfärdade lokala föreskrifter skall vägvakt äga tillfredsställande kännedom om i efterföljande uppgift angivna instruktioner m. m. *Kännedom om reglementen m. m.*

§ 4.

1. Vägvakts tjänstgöringstid är bestämd genom för vakten utfärdad turlista. *Allmänna tjänstgöringsbestämmelser.*

*) Instruktionen gäller i tillämpliga delar även för sådana ställverksvakter, som hava att manövrera vägbommar från ställverk.

Denna instruktion skall tilldelas vägvakter och tjänstemän i befälsställning till dem.

2. Vid tågförseningar och extratåg under icke tjänstgöringstid är vägvakt även skyldig tjänstgöra, därest avlösning ej erhållits.

3. Under tjänstgöring får vakten icke utan vederbörligt tillstånd och icke förrän avlösning erhållits lämna tjänstgöringsplatsen.

4. Blir vägvakt genom sjukdom eller annat hindrad att tjänstgöra, skall anmälan därom omedelbart göras till vaktens närmaste förman eller, då denne ej kan anträffas, till vederbörande sträckvakt.

5. Vid sådant fall, ävensom då vägvakt under tjänstgöring avlöses, skall vakten ovillkorligen meddela den, som övertagit tjänstgöringen, tillfälliga order angående extratåg o. d., som under den fortsatta tjänstgöringen är att iakttaga.

§ 5.

Utrustning.

Vägvakt skall under tjänstgöring vara försedd med röd och grön signalflagga, handsignallykta och väska, innehållande 8 knalldosor. Dessutom skall vakten innehava erforderliga redskap för vägövergångens och ledningarnas dagliga skötsel och underhåll.

§ 6.

Åligganden vid ankomst till tjänstgöringsplats.

1. Vägvakt åligger att inställa sig på tjänstgöringsplatsen minst 15 minuter före tågs väntade ankomst samt att därvid noggrant undersöka, huruvida samt ombesörja att vägövergången är fullt klar för tåget att passera.

Vakten skall även i möjligaste mån tillse, att intet hinder å banan förefinnes å ömse sidor om övergången.

2. Särskilt åligger det vägvakt att hålla mellanrummen mellan räler och moträler fria

från grus, sten, is, snö och annat, som kan medföra fara för tåget. Vakten skall även tillse, att inga lösa föremål ovan räls överkant komma närmare spårets mitt än 2,8 meter.

3. Nattetid och i tät dimma skola de lyktor, vilkas skötsel åligger vägvakt, omedelbart vid tjänstgöringens början tändas och hållas brinnande, tills tåg passerat.

§ 7.

1. Med personlig bevakning försedd vägövergång skall i allmänhet hållas öppen för vägförande och avstängas endast då tåg skola framföras över densamma, varvid vägvakt skall tillse, att intet uppehåll för tåg och minsta möjliga uppehåll för vägtrafiken uppstår.

Avstängning av vägövergång.

2. Utgöres vägövergången av gata eller livligt trafikerad väg i stations omedelbara närhet, skall under natten och i tät dimma ävensom där utsikten längs banan är skynd vägövergången hållas avstängd under de sista tre minuterna före tågs väntade ankomst.

3. Alla övriga med personlig bevakning försedda vägövergångar skola avstängas minst fem minuter före tågs väntade ankomst.

4. Härvid skall noga beaktas, att vissa tåg få avsändas från station intill tre minuter före den i tidtabellen angivna tiden ävensom att tåg eljest kan komma för tidigt.

5. Vägvakt skall vid avstängning av vägövergång tillse, att människor eller djur ej skadas eller bliva instängda på banan.

§ 8.

1. Sedan vägövergång avstängts, må dock, därest vägvakt förvissat sig om att sådant utan

Trafikerande av vägövergång som avstängts.

fara kan ske, framläppas fotgängare och lättare åkdon.

2. Vid bedömande av huruvida tåg kan vara i annalkande skall särskilt beaktas, att tågs gång utför lutning ofta är svår att med hörseln uppfatta.

3. Vägvakts skall övervaka, att vägfarande icke egenmäktigt öppnar avstängningsanordningen eller eljest utan medgivande färdas över banan, då vägövergången är spärrad för vägtrafik.

§ 9.

Hinder för tågs framförande.

1. Är banan i olag eller förefinnes annat hinder för tågs framförande förbi platsen, skall vägvakts genast vidtaga åtgärder för ankommande tågs bringande till stopp samt för hindrets undanröjande. Kan felet icke av vägvakts omedelbart avhjälpas, skall vakten skyndsamt anmäla saken till sin närmaste förman ävensom till vederbörande sträckvakts.

2. Vid tågs bringande till stopp förfares som i Förnyad signalordnings § 10 (se efterföljande utdrag) är föreskrivet.

§ 10.

Åtgörande då tåg passera.

1. Då tåg nalkas, skall vägvakts å linjen ställa sig i närheten av vaktkuren eller den plats, varifrån stängningsanordningen manövreras, och får icke lämna denna, förrän tåget passerat vägövergången.

Vid snöplogståg skall vakten ställa sig på tillräckligt avstånd från spåret.

2. Saknas slutsignal å tåget, skall vakten antaga, att vagn gått loss. Stoppsignal å tåget får därvid icke givas utom i de undan-

tagsfall, varom i Förnyad säkerhetsordnings § 83 (se efterföljande utdrag) nämnes.

3. Vägvakts skall, då slutsignal å tåget saknas, dels omedelbart göra anmälan härom till närmaste sträckvakts och dels hålla vägövergången avstängd för vägtrafik, tills lossgången vagn gått förbi, eller, om så ej sker, tills fem minuter förflutit efter det tåget passerat eller ock tills visshet vunnits, att vagnen hejdat. Har dylik visshet ej vunnits, må vägvakts med iakttagande av största försiktighet dock släppa vägfarande över banan.

§ 11.

Sedan tåg passerat, skall vägövergången genast öppnas för vägfarande, därest icke slutsignal saknas, i vilket fall förfares som i föregående paragraf säges.

Öppnande av vägövergång.

§ 12.

Anländer tåg, som icke är på förhand tillkännagivet, får detsamma icke av denna anledning stoppas, även om det skulle komma på tid, då tåg väntas från motsatt håll.

Stoppande av tåg.

§ 13.

Vid handhavande av bommar, som manövreras från stativ eller ställverk, skall särskilt iakttagas följande.

Handhavande av fällbommar.

Vägvakts skall, så vitt möjligt, före fällandet av bommarna tillse, att hinder härför icke möter.

Sedan bommarna nedfällts till ungefär hälften, göres ett kort uppehåll för genomsläppande av sådana vägfarande, som möjligen befinna sig emellan bommarna.

Då bommarna åter öppnas, skola desamma

fullständigt uppdragas, så vida icke skriftligt medgivande erhållits om frångående av denna regel.

§ 14.

*Skötsel av
lykter och
ledningar
m. m.*

1. Vägvakts åligger att, där annan icke härtill beordrats, ombesörja och ansvara för tändning, släckning och skötsel av till vägövergången hörande lykter.

Vakten skall därför tillse, att olja och veke alltid finnas för lyktorna samt att glas och reflektor städse hållas blanka.

2. Vägvakts skall därjämte tillse, att bom- eller grindanläggningen är i fullt användbart skick, ävensom i möjligaste mån själv hålla alla rörliga delar härav fria från snö, is och orenlighet samt väl smorda.

3. Kan vägvakts icke själv avhjälpa sådana fel, som uppstått å anläggningarna, skall vakten anmäla förhållandet till vederbörande sträckvakts.

§ 15.

Bantelefon.

1. Därest bantelefon finnes anordnad till vägvakts bostad eller vaktkur, åligger det vakten att under därför bestämda tider svara vid anrop och mottaga order enligt bantelefonordningens föreskrifter.

2. Vägvakts, som mottagit meddelande om extratåg, tåggrubbnings o. d., är skyldig att om dessa underrätta banmästare och banvakter, som passera övergången, ävensom i närheten av densamma befintliga arbetare, reparatörer och övriga, som böra hava kännedom därom.

§ 16.

*Polis-
tjänsten.*

1. Vägvakts skall i möjligaste mån sörja för upprätthållande av ordning och säkerhet

inom Statens järnvägars område vid vägövergången.

2. För sådant ändamål åger vakten att från järnvägens område avlägsna den, som uppträder berusad eller stör ordningen eller genom sitt uppförande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften.

Vid fullgörande av detta åliggande åtnjuter vägvakts det skydd, som i kap. 10 § 5 strafflagen är stadgat.

3. Vägvakts skall jämväl övervaka, att främmande person, som saknar gångbiljett eller annat skriftligt medgivande från vederbörande järnvägsbefäl, icke beträder sådana delar av järnvägens område, som icke äro upplåtna för allmänheten.

§ 17.

Vägvakts skall till sin närmaste förman anmäla varje tilldragelse vid vägövergången, som kan vara av vikt för denne att känna, såsom om åverkan skett å Statens järnvägars egendom, om vägfarande icke åtlytt vaktens tillsägelser, om tågpersonal icke åtlytt givna signaler, om extratåg kommit utan att vara för vakten förut tillkännagivna, om från passerande tåg utkastats föremål, som skadat eller kunnat skada person eller anläggning, om personer utan gångbiljett beträtt järnvägens för allmänheten icke upplåtna område.

§ 18.

Vägvakts är ansvarig för de utrustnings-effekter, som mottagits, och åligger det vakten att omsorgsfullt bevara och underhålla dessa samt att anmäla till sin närmaste förman,

*Vård av
materiell.*

därest någon sådan effekt förkommit eller blivit obrukbar.

§ 19.

Upphittade effekter.

Alla inom järnvägens område upphittade effekter skola överlämnas till banmästaren, respektive vederbörande stationsföreståndare, och skall vakten därvid meddela, varest och under vilka omständigheter effekterna upphittats.

Uppgift å instruktioner m. m., som vägvakt skall känna.

	Särtryck nr
Förnyad säkerhets- och signalordning, i efterföljande delar	2
Allmän tjänsteordning	140
Bantelefonordning	127
Instruktion för vägvakter	199

Utdrag ur Förnyad säkerhetsordning.

Att observera. De bestämmelser, som gälla allenast å dubbelspärig bansträcka eller å bansträcka med linjeblockering, äro utmärkta med två smala parallella linjer i den yttre marginalen.

§ 1.

Banan indelas i linjen och stationer.

Banans indelning.

§ 6.

Mom. 1. Med tågrörelse förstås framförandet av järnvägsfordon från en station till en annan eller å en del av en stationssträcka, då framförandet äger rum enligt tjänstetidtabell eller som sådan gällande order.

Definition å tågrörelse, växlingsrörelse, linjedisposition och vagnuttagnings.

Mom. 2. Med växlingsrörelse förstås rörelse med järnvägsfordon å stations eller annan plats spår område eller omedelbart utanför detta i syfte att flytta fordon från ett ställe till ett annat inom stationens eller platsens område.

Mom. 3. Med linjedisposition förstås sådan anordning, varigenom viss stationssträcka eller visst spår därå avstänges från tågrörelse och ställes till förfogande för vagnuttagnings eller utförande av arbete å linjen.

Mom. 4. Med vagnuttagnings förstås uttagande av järnvägsfordon å linjen under linjedisposition.

§ 7.

*Definition
å tåg. In-
delning
av tåg.*

Mom. 1. Med tåg förstås det eller de järnvägsfordon, som framförs under form av tågrörelse.

Mom. 2. Tågen indelas med hänsyn till sättet för deras anordnande i

ordinarie tåg, vilka utan särskild order anordnas enligt gällande tidtabellsbok;

extratåg, vilka anordnas på särskild order antingen enligt gällande tidtabellsbok eller ock enligt tillfällig tjänstetidtabell.

§ 13.

*Definition
å enkel- och
dubbel-
spårsdrift.*

Mom. 1. Enkelspårsdrift äger rum, då samma huvudspår användes för tåg i båda riktningarna.

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

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

*Tågs gång
å dubbel-
spårig
bana.*

Mom. 2. Med vänstra eller högra spåret å dubbelspårig bansträcka förstås det spår, som, räknat i tågriktningen, är det vänstra respektive högra. Vid dubbelspårsdrift skola tågen alltid framgå på det vänstra spåret.

§ 16.

*Order som
innefattar
avvikelse
från säker-
hetsord-
ningen.*

Mom. 1. Order, som innefattar avvikelse från vad i denna säkerhetsordning är stadgat, må endast i tvingande fall meddelas. Har distriktsförvaltning givit sådan order, skall anmälan därom göras hos Styrelsen. Har annan än distriktsförvaltning givit sådan order,

åligger det denne att omedelbart därom underätta närmaste förman, som i sin ordning skall lämna distriktsförvaltningen meddelande därom.

Mom. 2. Order, som i denna paragraf avses, bör till undvikande av missförstånd meddelas skriftligen. Gives sådan order muntligen, må dock underordnad ej vägra att åtlyda densamma, men det stannar i sådant fall på den överordnades ansvar, om skada uppstår genom missförstånd av ordern.

§ 17.

Meddelanden medelst telefon, vilka röra tågs säkerhet, skola, när de ej utväxlas mellan personal å samma station (plats), före avtelefonerandet vara nedskrivna i därför avsedd telefonbok och av mottagaren omedelbart nedskrivs i dylik bok samt därefter upprepas till den avtelefonerande, varjämte de telefonerandes namn skola uppgivas och antecknas. Samtidigt skall tidpunkten för telefoneringen antecknas. Överföring av telefonmeddelande får ej anses avslutad, förrän meddelandet av den mottagande upprepat och den avtelefonerande besvarat detta med ordet »rätt» och sitt namn.

*Telefon-
meddelan-
den.*

§ 18.

Tåg- och banbevakningspersonal skall vara försedd med rätt gående fickur och gällande tidtabellsbok.

Stationspersonal i yttertjänst skall vara försedd med rätt gående fickur samt antingen innehava eller hava lätt tillgång till gällande tidtabellsbok eller tågordning.

*Fickur och
tidtabells-
bok.*

§ 19.

Tillsyn att obehörig ej uppehåller sig inom järnvägens område.

Tillsyn skall ägnas däråt, att obehörig person icke uppehåller sig å sådana delar av järnvägens område, som icke äro upplättna för allmänheten.

§ 23.

Vägövergång i banans plan.

Mom. 1. Vägövergång i banans plan skall antingen vara försedd med grindar eller bommar eller ock vara skyddad på annat sätt, som enligt distriktsförvaltningens beprövande är tillfredsställande. I fråga om bana, som icke är inhägnad, må efter distriktsförvaltningens beprövande undantag härifrån äga rum.

Mom. 2. Vid vägövergång i banans plan, där genom grindar eller bommar ömsevis antingen vägen eller banan kan avstängas, skall, när banan är avstängd, åt båda hållen mot densamma visas stoppsignal, bestående om dagen av vägsignalskärm och om natten — dock endast å de tider, då bansträckan i fråga trafikeras — av rött sken från vägsignallykta.

Mom. 3. Vid vägövergång i banans plan, försedd med bommar, som manövreras på avstånd medelst ledning och där allenast vägen kan avstängas, skall vara anbragt dels stoppsignal på sätt i mom. 2 sagts, dels en ringklocka, som sättes i verksamhet, innan bomarna fällas.

Mom. 4. Vid vägövergång i banans plan, där banan korsar allmän väg eller enskild väg med livligare trafik, skall å vardera sidan av banan finnas uppsatt en varningstavla med inskriften: »Varning för tåg».

§ 24.

Mom. 1. Befinnes linjen vara i olag eller annan fara vara för handen, så att tåg ej får framgå, skola stoppsignaler ofördröjligen och under alla förhållanden (jfr dock mom. 8) ombestyras på ömse sidor om det farliga stället och på minst 700 meters avstånd från detta. Om banan lutar mot det farliga stället, skall detta avstånd ökas till 800 å 900 meter, och, om därjämte väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp, skall avståndet ökas till minst 1,000 meter.

Fara å linjen, så att tåg ej får framgå.

Mom. 2. Stoppsignalerna skola utgöras av två knalldosor, anbragta en på vardera rälsträngen, den ena ett stycke längre bort än den andra, och därjämte, så vitt möjligt, under dagen av röd bansignaltavla och under natten av rött sken från bansignallykta.

Mom. 3. Det farliga stället skall bevakas av signalvakt, som skall tillse signalerna och, då tåg nalkas, dessutom själv giva stoppsignal mot tåget. Måste emellertid signalvakt avlägsna sig från platsen för att vidtaga andra erforderliga säkerhetsåtgärder, innan bevakningen övertagits av annan signalvakt, skall han utlägga yterligare två knalldosor, den ena ett stycke längre bort än den andra, på omkring 200 meters avstånd från de första utläggningsställena åt det eller de håll, varifrån tåg kan väntas.

Mom. 4. Signaleringen skall först ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas. Signalgivare skall därför, så fort ske kan, skynda längs banan åt detta håll, till dess han kommit på föreskrivet avstånd från det farliga stället, och därunder ständigt visa stoppsignal framåt. Märker han, innan han

uppnått behörigt avstånd, tåg komma, skall han ögonblickligen utlägga två knalldosor och fortfarande visa stoppsignal framåt.

Mom. 5. Är linjen dubbelspårig, förfares på sätt ovan sagts. Därest båda spåren äro ofarbara, skola stoppsignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen. Därest endast det ena spåret är ofarbart, skola stoppsignaler anordnas endast för detta spår, dock även i detta fall åt båda hållen.

Mom. 6. Närmaste plats, som är försedd med telegraf eller telefon och med huvudsignal, skall dessutom så fort som möjligt underrättas, att tåg icke får framsläppas.

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

Station, som mottagit sådan underrättelse, är skyldig att omedelbart vidareföra underrättelsen till tågledaren och banmästaren.

Mom. 7. De för det farliga stället anbringade stoppsignalerna få icke indragas, förrän linjen åter gjorts farbar och ledaren för arbetet givit order därom.

När spåret åter är farbart och signalerna indragits eller utbytts mot varsamhets-signaler, skall arbetsledaren skriftligen eller genom ett med telegraf eller telefon avsänt, vederbörligen undertecknat meddelande här- om underrätta dels den plats, som enligt mom. 6, andra stycket, möjligen underrättats om hindret, dels endera av de närmaste stationerna med tåganmålningsskyldighet å ömse

sidor om arbetssträckan. Denna station skall vidarebefordra underrättelsen dels till närmaste station å andra sidan om nämnda sträcka i samband med återkallande av hinderanmälan, dels till tågledaren.

Mom. 8. Är det farliga stället beläget så nära bevakad station, att signalerna enligt förestående bestämmelser skulle anbringas inne å stationen eller på andra sidan därom, skola signalerna åt detta håll anbringas å plats, som av tågklarararen (stationsvakten) bestämmes efter samråd med banvakten eller den, som eljest anordnar signaleringen.

§ 25.

Mom. 1. Befinnes linjen vara i olag eller annan fara vara för handen, så att tåg endast med minskad hastighet kan få framgå, skola varsamhetssignaler ofördröjligen och under alla förhållanden ombestyras å ömse sidor om det farliga stället och på minst 600 meters avstånd därifrån, varvid skall iakttagas, att signalering först skall ombestyras åt det håll, varifrån tåg först väntas.

Mom. 2. Varsamhetssignalerna skola utgöras under dagen av grön bansignaltavla och under natten av grönt sken från bansignallykta, varförutom under natten och i tät dimma det farliga stället skall, intill dess att med säkerhet blivit känt, att stationerna å ömse sidor underrättats om förhållandet, vara bevakat av signalvakt, som skall tillse signalerna och dessutom själv visa varsamhets-signal mot ankommande tåg.

Ann. 1. Sådana linjesträckor, som ständigt eller för längre tid skola befaras med lägre hastighet än den för bandelen gällande, utmärkas med hastighetstavlor. De sträckor, där hastigheten är sålunda nedsatt, finnas angivna i tidtabellsboken.

Linjen befinnes vara i försvagat skick.

Hastighetstavlor få ej användas, då hastighetsnedsättningen skall vara allenast kortare tid än en månad eller då ett enstaka överskridande av den tillåtna, nedsatta hastigheten kan medföra risk för trafiksäkerheten.

När hastighetstavlor uppsättas, skola dessutom varsamhets-signaler anordnas, intill dess meddelande om förhållandet hunnit intagas i tidtabellsboken, dock minst under 14 dagar.

Mom. 3. Vederbörande banvakt skall snarast möjligt anmäla förhållandet till de båda å ömse sidor om platsen närmast belägna stationerna. Sedan nämnda stationer av banvakten underrättats, kan avståndet mellan det farliga stället och varsamhets-signalerna minskas till 300 meter.

För underrättelse till tågchefhavare och förare å tåg, som skola framgå förbi den i olag varande bansträckan, ävensom för underrättelse till tågledaren gäller vad som säges i § 26 mom. 6, andra och tredje styckena.*)

Mom. 4. Är linjen dubbelspårig, förfares på sätt ovan sagts. Därest minskad hastighet kräves å endast det ena av spåren, skola varsamhetssignaler anordnas endast för detta spår och åt båda hållen och, om minskning av hastigheten kräves å båda spåren, skola varsamhetssignaler anordnas för båda spåren och åt båda hållen.

§ 29.

Mom. 10. Vid tjänstemeddelanden skall tåg benämnas med det nummer, som finnes angiven i tjänstetidtabellen.

§ 31.

Mom. 5. Underrättelse om extratågs gång skall lämnas åt å vederbörande bansträcka belägna blockposter, bevakade lastplatser, vakter vid rörlig bro och övriga med

*) Icke medtagna i detta utdrag.

huvudsignal utrustade bevakade platser samt vägvakter och banvakter med fast postställe.

Denna underrättelse skall lämnas i den riktning, i vilken extratåget går, sålunda, att underrättelsen av varje särskild station meddelas till de å sträckan till närliggande station befintliga ovan angivna platser och tjänstehavare.

Anordnas genom en och samma order ett extratåg i vardera riktningen, lämnas underrättelsen samtidigt för båda tågen av den station, som skall underrätta om det först gående extratåget.

Därest station ombesörjer bevakningen av rörlig bro, skall dock vakten därstädes alltid underrättas av denna station.

Förutom till ovannämnda platser och tjänstehavare skall underrättelse om extratågs gång lämnas till banbevakningspersonalen i övrigt enligt särskilt härför gällande föreskrifter.

Mom. 6. Vid meddelandet av i mom. 5 angivna underrättelser användes telegraf eller telefon. Kan underrättelse ej lämnas på något av nämnda sätt, utsändes banpost enligt fastställt formulär.

Då banpost användes, utsändes densamma i den riktning, extratåget skall gå. Så snart banposten framkommit till sträckans andra gränsstation, skall den station, som utsänt banposten, härom underrättas. Är skyndsämhet av nöden, skall efter överenskommelse mellan vederbörande stationer banpost utsändas i båda riktningarna och lättast åtkomliga station underrättas, när banposterna mötts. För framförande av banpost får ej användas signalvakt vid huvudsignal å lin-

jen ej heller banvakt, som är sysselsatt med sådant reparationsarbete, som för tågens säkra gång ej får avbrytas.

Mom. 7. Måste extratåg utsändas å viss sträcka utan att förut vara kungjort för samtliga i mom. 5 angivna platser och tjänstehavare, skall tågklareraren respektive stationsvakten å den station, varifrån tåget utgår å nämnda sträcka, mot kvitto tillställa såväl tågbefälhavaren som föraren skriftligt meddelande härom. Har extratåget icke uppehåll å ifrågavarande station, må detta meddelande mot kvitto delgivas å en föregående station, där tåget har fast uppehåll.

Mom. 8. Vad ovan är sagt om anordnande av extratåg, skall i tillämpliga delar gälla även underrättelse om tågs inställande med iakttagande dock,

att order om tågs inställande och kvitto därå må meddelas genom telefon,

att särskilt erkännande å mottagandet av dylik order ej erfordras, om densamma vid mottagandet å telefon repeteras av tågklareraren personligen till tågledaren personligen.

§ 32.

Mom. 1. Då påskjutning erfordras, äger tågklarerare, så framt lokomotiv för ändamålet finnes å stationen tillgängligt, giva order om påskjutning å del av sträckan mellan stationen i fråga och närliggande station ävensom om lokomotivets återgång till stationen, och skall lokomotivet vid återgången anses som tåg.

Erfordras påskjutning å hela sträckan mellan två närliggande stationer eller längre, eller finnes lokomotiv ej tillgängligt, göres

framställning hos tågledaren, som i sådant fall äger utfärda order om påskjutningen.

Mom. 2. Den, som anordnar påskjutningen, skall därom giva order till de stationer med tåganmälningsskyldighet, mellan vilka påskjutningen skall äga rum.

Den station, där påskjutningen skall börja, skall härom underrätta ej blott föraren å påskjutningslokomotivet utan även tågbefälhavaren och föraren å det tåg, varå påskjutning skall äga rum, ävensom ombesörja, att tåg, som erhåller möte med återgående påskjutningslokomotivet, härom underrättas på i § 31 mom. 3*) föreskrivet sätt.

För orderns vidare delgivning gäller vad som i § 31 mom. 5—7 stadgats om extratåg, med iakttagande att underrättelse skall lämnas i den riktning, vari det tåg, som påskjutes, framgår.

Mom. 3. Påskjutningslokomotiv får ej till sättas i gång varande tåg.

§ 77.

Mom. 2. Ändras tågs läge antingen genom ändrad tidtabell eller genom enstaka order, skall underrättelse härom lämnas åt å vederbörande bansträcka belägna blockposter, bevakade lastplatser, övriga med huvudsignal utrustade, bevakade platser samt åt å nämnda sträcka befintliga vakter vid rörlig bro, vägvakter och banvakter med fast postställe.

Denna underrättelse skall lämnas i den riktning, i vilken tåg enligt ändrad tidtabell framgår, samt vid ändring genom enstaka order i den riktning, i vilken det tåg framgår,

*) Icke medtaget i detta utdrag.

Delgivning av underrättelser om tågförse- ning och ändring i tågs läge.

Anordnande av påskjutning i tåg.

som med avvikelse från den ordinarie ordningsföljden först utgår å sträckan, samt på sådant sätt, att underrättelsen av varje särskild station meddelas de å sträckan till närliggande station befintliga, ovan angivna platser och tjänstehavare. Därest station ombesörjer bevakning av rörlig bro, skall dock vaktens därstädes alltid underrättas av denna station.

Då tåg genom ändrad tidtabell lägges i ett tidigare läge, skall underrättelse härom lämnas jämväl till banbevakningspersonalen i övrigt enligt de särskilda föreskrifter, som gälla för underrättelse om anordnat extratåg.

Mom. 4. Vägvakten ävensom banvakten med fast postställe skall enligt trafikinspektörens närmare bestämmande underrättas om tågförrensning genom försorg av den i tågriktningen närmast bakom poststället belägna stationen.

Mom. 5. Vid lämnandet av i denna paragraf föreskrivna underrättelser skall förfaras enligt § 31 mom. 6.

§ 79.

Mom. 1. Iakttages att eld utbrutit å tåg, att last förskjutit sig, så att tågets säkra framförande äventyras, eller att annan fara är för handen, skall stoppsignal genast givas, utom i det fall, som i § 83 säges.

Mom. 2. Iakttages av tågpersonal hinder för tågs gång å bredvidliggande, i bruk varande spår å linjen, och är det uppenbart att hindret förut icke observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och närmaste banvakt eller station i tågets väg underrättas.

Mom. 3. Den, som givit dylik stopp-

Tågs stoppande vid fara eller hinder.

signal, skall, när tåget stannat, skynda fram till tågchefhavaren för att uppgiva orsaken till signalen.

Mom. 4. Den, som iakttager, att stoppsignaler givas åt tåg, skall genast upprepa dessa, så att de om möjligt må kunna uppfattas av lokomotivpersonalen. I händelse att tåg givna stoppsignaler icke uppmärksammas, skall personal å linjen eller stationer medelst bantelefon, där sådan finnes, uppmana närmaste vakt, som tåget dessförinnan icke hinner gå förbi, att visa stoppsignal mot tåget.

Mom. 5. Om signalen »fara» givas från lokomotiv, om eldsvåda uppkommer å järnvägen eller i dennas omedelbara närhet, eller om annan händelse inträffar, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en av personalen, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, hastigt begiva sig till stället och biträda, därvid åtlydande de föreskrifter, som meddelas av tågchefhavaren eller den bland de närvarande, vilken eljest utövar högsta befälet.

Händelse som kräver skyndsam hjälp.

§ 83.

Mom. 1. Om vagnar å linjen gå loss från tåg, vars lokomotiv drager vagnarna, skola de lossgångna vagnarna om möjligt stoppas av därå placerad tågpersonal eller av banbevakningen. Under natten och i tät dimma får försök icke göras att åter tillkoppla de lossgångna vagnarna, och får stoppsignal för sådant ändamål således icke heller givas av varken tåg- eller banpersonal, utan skall tåget fortsätta till nästa station, varvid föraren har att göra motsvarande anmälan till tågklarerare och signalvakter, som i § 82*) är före-

Vagnar som gått loss å linjen från tåg.

*) Icke medtagen i detta utdrag.

skrivna för å linjen kvarlämnade vagnar, vad anmälan till signalvakt beträffar dock endast under förutsättning att sådan kan ske, utan att genom tågets stannande fara för sammanstötning med de lossgångna vagnarna uppkommer.

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

I fråga om de lossgångna vagnarna skall genom banbevakningens försorg vidtagas liknande åtgärder, som äro föreskrivna i § 82*) för å linjen kvarlämnade vagnar.

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

§ 84.

Mom. 1. Inträffar å linjen urspårning av tåg eller annan olyckshändelse av den beskaffenhet, att tåg ikke kan fortsätta, och är avsevärd skada skedd eller fara till liv eller lem för handen, så att skyndsamt hjälp kräves, skall signalering anordnas på ömse sidor om tåget, på sätt i § 24 är stadgat, banpersonal och banarbetare tillkallas och banmästaren fortast möjligt underrättas om olyckshändelsen och dess huvudsakliga beskaffenhet. Ban-

*) Stoppsignaler skola anordnas på ömse sidor om de lossgångna vagnarna på sätt i § 24 bestämmes, samt bevakning anordnas. (§ 82 är ikke medtagen i detta utdrag.)

*Urspårning
av tåg
eller annan
olyckshändelse.*

mästaren skall skyndsamt begiva sig till olycksplatsen och där vidtaga de åtgärder, som på honom kunna ankomma.

Dessutom skall förhållandet fortast möjligt inberättas till närmaste station, som har att härom meddela underrättelse dels till tågledaren samt baningenjören och maskingenjören, dels vid behov till närmaste lokomotiv- eller vagnbefäl och närmaste station, där hjälpvagn är placerad, ävensom att avlåta hinderanmälan enligt § 59.*)

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

Har eld uppkommit i tåg, skall den vagn, som råkat i brand, genast skiljas från de övriga, därest fara för eldens spridning till övriga vagnar förefinnes.

§ 87.

Vid överhängande fara för tåg må det ankomma på envar tjänsteman att vidtaga de åtgärder, som för farans förebyggande eller förringande anses nödiga, även om dessa åtgärder avvika från de i denna säkerhetsordning föreskrivna.

*Åtgärd vid
överhängande fara
för tåg.*

*) Ikke medtagen i detta utdrag.

Utdrag ur Förnyad signalordning.

§ 1.

*Definition
å signaler.*

Signaler äro de särskilt föreskrivna tecken, genom vilka personalen giver och mottager befallningar eller upplysningar, som avse det säkra och regelbundna framförandet av tåg och andra järnvägsfordon.

§ 3.

*Signaler
som få an-
vändas.*

Inga andra signaler få användas än sådana, som genom denna signalordning eller Styrelsens särskilda föreskrifter äro fastställda.

§ 5.

*Tillsyn å
signal-
medel.*

Var 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 även ansvarig för att signalredskap är till hands, då det skall användas.

§ 6.

*Omsorg vid
signals
givande.*

Signal skall givas med omsorg och i noggrann överensstämmelse med föreskrifterna i denna signalordning.

Vid signalering medelst signalredskap till lokomotiv skall signalgivare placera sig så, att personalen å lokomotivet utan svårighet kan uppfatta signalen. Finnas flera loko-

motiv i närheten av varandra, skall signalgivare placera sig så att det är tydligt, vilket lokomotiv signalen gäller.

§ 7.

Varje signal skall, så framt det icke är med säkerhet känt, att signalen ej gäller för iakttagaren, åtlydas vare sig orsaken till densamma är känd eller icke; dock skall, då fråga är om annan signal än stoppsignal, den, som har att åtlyda signalen, därest han har grundad anledning antaga, att åtlydnad av densamma skulle medföra fara, dessförinnan anmäla sådant hos signalgivaren.

*Signals
åtlydnad.*

§ 8.

Med dag förstås i denna signalordning tiden från solens uppgång till dess nedgång, med natt den återstående delen av dygnet.

*Dagsigna-
ler och natt-
signaler.*

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

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

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

Dagsignaler kunna användas även under natten antingen enbart eller tillsammans med nattsignaler, om dagsignaler vid tillfället äro bättre synliga än nattsignaler.

§ 10.

Mom. 1. Stoppsignal, eller signal att tåg skall stanna, gives på något av följande sätt.

*Stopp-
signal.*

a) Under dagen:

med röd signalflagga, utvecklad och an-
tingen hållen stilla eller förd flera gånger
från höger till vänster och åter;

med signalgivarens båda armar, sträckta
uppåt;

med röd bansignaltavla, visande den röda
sidan mot tåget;

med vägsignalskärm tvärs för banan;

med knalldosor, fästade på rälen.

b) Under natten:

med rött sken från handsignallykta, hållen
still, eller från bansignallykta eller väg-
signallykta;

med ofärgat sken eller sken av vad färg
som helst från handsignallykta, förd flera
gångar upp och ned, och

med knalldosor, fästade på rälen.

§ 12.

*Varsam-
hetssignal.*

Varsamhetssignal, eller signal att tåg skall
gå med minskad hastighet, gives på något av
följande sätt.

a) Under dagen:

med grön flagga, utvecklad;

med signalgivarens ena arm sträckt
uppåt;

med grön bansignaltavla, placerad tvärs
för banan med den gröna sidan mot tåget.

b) Under natten:

med grönt sken från handsignallykta, hål-
len stilla;

med grönt sken från bansignallykta.