UNDANTAG
från Säo samt särbestämmelser för vissa bandelar eller driftplatser.

Med siffror 1), 2) o. s. v. betecknade bestämmelser äro meddelade av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelser med d:nr 1) J 1759/41, J 78/38, 2) P. f. a. J 75/41, 3) P. f. a. J 40/40, 4) P. f. a. J 67/41, J 1348/41, 5) P. f. a. J 13/42, 6) J 295/42, 7) J 1937/41, 8) J 684/42, J 744/42, J 880/42, J 745/42, 9) J 256/43, 10) J 274/40, 11) J 1764/43, 348/44, 12) J 171/45, 13) J 908/48.

Begreppsbestämmelser Rälsbuss.

Alla T. Ö. J. rälsbussar tillhöra klass B.

§ 2.

Röd och grön signalflagga och knalldosor skola förvaras på särskild plats varom anslag (form. 361 a) skall vara uppsatt.

§ 2, 12).

Knallsignaler, som för signaleringsändamål utlämnas till tjänsteställe eller tjänstehavare vid järnväg, skall betr. knallsignaler, som äro avsedda att medföras vid färd å linjen, på annat sätt än med tåg, förvaras i väska försedd med hänglås, vilket då knallsignalerna ej användas, skall vara låst, så att de icke utan åverkan kunna åtkommas av obehöriga.

§ 2, anm. 2.

För utbyte av knallsignaler inom föreskriven tid ansvara: stationsföreståndarna för egen och underlydande driftplats, banmästarna för resp. banmästareavdelningar och lokstationsföreståndarna för dragkrafter och vagnar å resp. banor. Utbytet verkställes genom förrådsförvaltaren.

§ 6 I A, anm. 1. 1).

T-semafor får tillsvidare användas även vid driftplats, där mer än en växel finnes i huvudspåret.

§ 6 I A, anm. 1 a. 1).

Övre lyktan i semafor får visa **blinkande** grönt sken, då översta vingen är ställd i 45 ° vinkel uppåt.

Blinkande sken finnas i semaforerna vid

NÖJ: Tornfors, Sonstorps grusgrop;

VB: Bolltorp;

MÖJ: Östra huvudsignalen för svängbron över Kinda kanal i Linköping, Berga mosse, Styra Ip, Egeby, Huvudsta.

§ 6 I C, mom. 4. 1).

Elspärrskärm må tillsvidare sakna belysning och reflexemalj.

§ 6 II B, mom. 6—7. 1).

Nuvarande bansignaltavlor få användas tillsvidare, tills de erfordra ommålning eller utbyte. Vid nyanskaffning skola reglementsenliga tavlor komma till användning.

§ 6 II B, mom. 11.

Signalhorn skall finnas hos banmästarna och banförmännen.

§ 7.

Uppsättning, flyttning, förändring eller indragning meddelas i tidtabellsorder.

§ 15, mom. 9 a—c. 1).

Orienteringsmärke får tillsvidare saknas utom i de fall, som angivas i § 28 mom. 3 sista meningen.

§ 19 I, mom. b, 3:dje stycket. 1).

Lyktan med rött sken får anbringas **bredvid** i stället för **ovanför** lyktorna med ofärgat sken.

§ 19 I, mom. b, anm. 2.

Lyktorna skola vara släckta.

§ 19, II. 10).

Under högtrafik, då antalet slutsignallyktor är otillräckligt, får även å annat tåg än militärtåg användas endast en **slutsignallykta, därest denna är elektrisk, och tåget icke efterföljes av följtåg.** Om loket är tvåbemannat, skall lyktan vara uppsatt på höger sida, i annat fall på vänster sida. På den andra sidan skall finnas slutsignalskärm eller på föreskrivet sätt målad släckt slutsignallykta av äldre modell.

§ 21.

Banmästare och banförmän skola hos all banavd personal kontrollera att underrättelser bliva ordentligt införda i telefonboken och i anteckningsbok för A- och B-fordonsförare.

§ 26. 3).

All personal, som manövrerar vägbommar, således även tillbeordrade vikarier, skola å särskild kvittolista delges föreskrifter för manövrering av bommarna å resp. platser.

Stationsföreståndaren ansvarar för delgivningen å egen och underlydande driftplats, banmästarna för övriga platser (jämför instruktion för vägvakter § 10).

Kvittolistorna förvaras hos stationerna och banmästarna i pärmen för "Personalorder och Erinringar".

§ 26, mom. 1, anm. 1—2. 4).

Beträffande § 26 gäller, att bestämmelserna i mom. 1 endast tillämpas då grindar och bommar äro stängda över banan, medan anm. 1 och 2 under samma moment i S. J:s säkerhetsordning alltid skola tillämpas, även om huvudmomentet saknar giltighet vid resp. järnväg.

Tiderna, då bomsignallykta skall hållas tänd, avse i övrigt endast järnvägens egna signallyktor och ej de lyktor eller belysningsanordningar, som reglera vägtrafiken vid vägkorsningen enligt Kungl. kungörelsen av den 26 juni 1933.

§ 26, mom. 2.

Vägvakterna skola inneha tvänne lyktor för att då säkerhetsanordning är i olag varsko vägfarande. Den ena lyktan placeras då på lämplig synlig plats å ena sidan vägövergången medan vägvakten signalerar på den andra.

Felaktighet å sådan säkerhetsanordning skall omedelbart anmälas till bm, resp. bfm som har att snarast möjligt låta reparera densamma.

Skulle bombelysningen slockna och vakt icke hunnit anlända för att varsko de vägfarande, skola bommarna likväl ovillkorligen fällas jämväl under mörker eller dimma.

13). Bevakning skall omedelbart ordnas vid vägkorsning med automatisk signalanläggning ,som icke fungerar på regelmässigt sätt. Vakt (vakter) skall infinna sig vid vägkorsningen före tågs ankomst för att ,då tåg nalkas, varsko de vägfarande, vid dagsljus med utvecklad röd flagga och i mörker medelst signallyktas röda sken.

Å tider mellan tågen, då vakt icke befinner sig på platsen ,skall å stolpen under signalen vara anbragt en tavla med påskrift "Signalen ur bruk". Tavlan skall av den, som bevakar vägkorsningen, nedtagas före tågs ankomst.

Texten på tavlan skall vara svart på vit botten och tavlans storlek 700 × 220 mm.

§ 27.

Underrättelse enligt säo till driftcentral, ledningsmästare eller ledningspersonal skall även lämnas till Övermontören Linköping Norra.

§ 29, mom. 4, anm. 1. § 30, mom. 5.

Det tillkommer alltid arbetsledaren resp. tillsyningsmannen att själv direkt hos den för urkopplingen ansvarige inhämta besked om verkställd urkoppling, innan sådant arbete igångsättes, som ej kan få utföras under det kontaktledningen är spänningsförande.

§ 29, mom. 5.

När stoppsignalering anordnats, skall anteckning härom göras i **överlämningsboken.** Vid följande stationer skall stoppsignalering anordnas vid stationsgränsen:

Örebro S, Pålsboda, Finspång (för bstr Fg—Sp vid norra växelkuren), Skärblacka, Kimstad, Norsholm, Norrköping Ö, Kummelby, Söderköping, Valdemarsvik, Arkösund, Ringstorp, Linköping N, Bränninge, Klockrike, Fornåsa, Fågelsta, Vadstena, Hästholmen, Ödeshög, Borensberg, Motala C och Skänninge.

Vid övriga stationer får stoppsignalering anordnas i närheten av stationshuset i huvudtågväg under i § 29 mom. 5 nämnd förutsättning.

§ 30, mom. 2.

Tågledaren underrättas endast då arbetet beräknas medföra tågförsening.

§ 32.

För vagnuttagningar, (vagnar, lok, lokomotor, rälsbuss, som under bandisp utföres å linjen) skola även följande bestämmelser iakttagas:

1. Bommar, grindar och ringverk skola skötas av stationspersonal, platsvakter och vägvakter på samma sätt som är föreskrivet för tåg.

2. För vagnuttagning före första eller efter sista tåget för dagen ävensom för sådan vagnuttagning för vilken tidpunkten, då vägkorsning kommer att passeras, ej kan bestämmas eller beräknas, skall tillsyningsmannen (i vissa fall = föraren) ansvara för passerandet av vägkorsningen. Den som begär vagnuttagning skall å S 1-formuläret ange att tillsyningsmannen svarar för vägkorsningarna för sådan vagnuttagning. Å S 1-ordern utskrives av tågexpeditören efter namnet å tillsyningsmannen "som ansvarar för vägkorsningarna".

3. Då underrättelse om anordnad vagnuttagning av någon anledning ej kunnat lämnas till banpersonal, station, platsvakt eller vägvakt, skall order härom givas tillsyningsmannen och föraren enligt föreskrift i tidtabellsboken (form S 10, punkt 4).

§ 32, mom. 1.

Såsom låsanordning för vagnar, som uttagits på linjen för last- resp. lossning godkännes kätting av minst ⅜" grovlek, vilken lindas omkring vagnshjul eller axel och skena och låses medelst hänglås. Kätting och lås rekvireras vid behov från huvudförrådet i Fg.

§ 32, mom. 7.

Då fordon skall avhämtas med lok, rälsbuss eller lokomotor, skall föraren lämnas bestämd uppgift om, var fordonet skall avhämtas.

§ 33, mom. 3.

Vid uttagning av A-fordon skall i regel förfaringssättet med särskilda signalgivare icke tillämpas utan skall i stället stoppsignalering anordnas av gränsstationerna i den ordning, som i § 29 mom. 5 är föreskrivet.

§§ 33, 34.

Person, som av baningenjören medgivits rätt framföra motordrivet småfordon, tilldelas särskilt av baningenjören utfärdat körkort. Särskilt tillståndsbevis, som utfärdas av baningenjören, erfordras för att få inneha och framföra C-fordon.

Under färd med A-eller B-fordon skall föraren alltid medföra "Anteckningsbok för A-och B-fordonsförare" och i den göra anteckningar om färden enligt anvisningarna å bokpärmens innersida.

§ 33, mom. 5. § 34.

Vid Örebro S, Norrköping Ö och Linköping N och C, där tågexpeditör i regel icke tjänstgör på plattformen, samt vid Finspång få A- B- eller C-fordon icke framföras på tågspår utan medgivande från tågvägsinspektören eller tågklareraren för varje gång. Av tågvägsinspektör lämnat medgivande skall av denne omedelbart anmälas till tågklareraren.

Medgivande kan även begäras per signaltelefon vid infartssignalen (jämför säo § 52 mom. 3 A, andra stycket).

§§ 34, 35, 36.

Inspektionsbilarna.

Endast de automatiska vägsignalerna vid Sonstorps grusgrop och Olstorp å NÖJ, Sörbyholmsvägen vid Hylinge å VB och Gumpekullagatan vid Linköping fungera för inspektionsbilarna.

Vid alla övriga vägkorsningar med automatiska vägsignaler skall småfordonsföraren därför vid behov stoppa inspektionsbil, eller om intet hinder föreligger passera vägen med sakta fart.

Undantag beträffande inspektionsbilarnas gång som tåg.

Då inspektionsbilarna gå som tåg gälla följande undantagsbestämmelser.

Vägkorsningarna.

Vägkorsningarna skola icke passas, utan har föraren ensam att svara för säkerheten där. Gäller såväl vägkorsningar, som passas från stationer eller hållplatser eller av särskilda vägvakter och oavsett slaget av anordning såsom bommar, grindar, klockor och ljussignaler.

Underrättelse om tågets gång.

Underrättelse om gången skall icke lämnas till hållplatser och vägvakter. Övrig banpersonal skall underrättas enligt bestämmelserna i tidtabellsboken.

Tidtabellen.

Inspektionsbilarna få framföras enligt för rälsbuss medgivna undantag från bestämmelserna i Säo.

Tider utsättas endast vid tåganmälningsstationer, om ej annat begäres av föraren.

Tågspår angives endast vid plats, där möte eller förbigång skall äga rum.

Den som begär tidtabell skall alltid meddela tågledaren huruvida och vilka platser som kunna vara obevakade. Tågledaren skall angiva detta i tdt (genom tecknet ● eller ■), så att onödig passning icke behöver förekomma vid stationer och hållplatser.

Inspektionsbil får avsändas före tidtabellstiden.

§ 35, mom. 1.

Tågordning skall skrivas med bläck- eller skrivmaskinsskrift varvid följande iakttages:

1. I kol. "Från närmaste tåganmälningsstation eller blockpost" och "Till närmaste tåganmälningsstation eller blockpost" skall upptagas, som i rubriken angives, närmaste plats med **tåganmälningsskyldighet** och ej **närmaste** station. Även kol. "Förbigår tåg" och "Förbigås av tåg" skola ifyllas.
2. Enligt anmärkningen i formuläret skola de ordinarie tågen införas med svart och extratågen med rött. I konsekvens härmed skall ordinarie tåg angivas med svart och extratåg med rött även i kol. "Möter tåg", "Förbigår tåg" och "Förbigås av tåg". Om ett ordinarie tåg möter ett extratåg, skall sålunda tågnumret i möteskolumnen angivas med rött.
3. Tåg, vilka äro inlagda att gå under viss del av tidtabellsperioden, exempelvis tåg 308 å VB, och 445 å MÖJ, skola angivas med svart.
4. Tågordningarna skola före insändandet noggrannt kontrolleras och anteckning härom göras å det exemplar, som insändes. Den kontrollerande tjänstemannens signatur skall härvid angivas.
5. I stället för röd skrivmaskinstext användes svartskrift, som understrykes med en röd linje.

Tågordning för väg- och platsvakter.

Vid varje tidtabellsskifte skall av vederbörande underrättelsestation i två exemplar upprättas tågordning för varje väg- och platsvakt och skall ett exemplar överlämnas, varvid kvitto tecknas å det andra exemplaret, som behålles av stationen.

Överlämnandet bör ske personligen av stf två à tre dagar före tidtabellsskiftet.

Bandisp. föras som tåg.

Ordinarie tåg påföres med blått bläck och extratåg med rött bläck. Skrivmaskin får användas, men skall då extratågen understrykas med en röd linje. Likhetstecken få icke användas.

§ 35, mom. 3.

Tidtabellsorder.

Ändring av i tidtabellsboken intagna uppgifter utfärdas i form av tidtabellsorder (tdtor). Dessa order tilldelas endast de tjänsteställen, som beröras av innehållet.

Vid Fg, Nk, Lpn och Va samt å lokexpeditionerna skall ett exemplar hållas tillgängligt för tågpersonalen.

Register föres å särskilt formulär, som vid tidtabellsskifte tillställas alla tjänsteställen.

Vid tidtabellsskifte läggas register och de order som berört den gamla tidtabellen till årets arkivhandlingar för 10 års förvaring.

§ 35, mom. 4.

Vid all telefonering av tjänstetidtabell skall för i tidtabellen förekommande tecken användas följande benämningar:

×	benämnes	kryss
⊗	„	hjul
ⓐ	„	a i ring
Ⓟ	„	p i ring
O	„	cirkel
●	„	klump
■	„	spis
△	„	triangel

Tecknen † och ⚒ böra i regel icke utsättas i tidtabeller, som skola telefoneras, utan i stället beteckningarna "soh" resp. "vard." komma till användning.

§ 35, mom. 4, 3:dje stycket.

Linköping C skall icke delges order om extratåg, som icke ha trafikutbyte där, och ej heller order om bandispositioner. Alla S-order expedieras av Linköping Norra.

§ 36, mom 2.

För att undvika uppehåll med extratåg vid Norsholm enbart för delgivning av tidtabell till tåget skall extratåg å bansträckan Kimstad—Ringstorp delges tidtabell för hela bansträckan Kimstad—Ringstorp (eller omvänt) av Kimstad resp. Ringstorp. Norsholm delger dessa stationer tidtabellen.

§ 36, mom. 3.

Ordergivningsstationer

N. Ö. J. Örebro S (NÖJ godsexp), Pålsboda, Finspång, Norrköping Ö.

V. B. Norrköping Ö, Söderköping för tågriktning Vs—Nk, Valdemarsvik, Arkösund.

M. Ö. J. Ringstorp, Linköping N, Skänninge, Klockrike, Borensberg, Fornåsa, Motala C, Vadstena, Ödeshög. (Linköping N och Vadstena skola dock alltid vara ordergivningsstationer för hela bansträckan Lp—Va för alla genomgående tåg Lp—Va och Va—Lp.)

samt dessutom å hela T. Ö. J. alltid tågs utgångsstation.

Ordergivningsstation skall svara för all ordergivning för bansträckan till och med närmast i tågriktningen belägen ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll, med undantag av i säo § 36, mom 3 nämnt fall.

§ 37.

Förare på påskjutningslok torde iakttaga att endast lindrig påskjutning får göras i kurvor och växlar å bangårdar och kraftigare, om så erfordras, först då hela tågsättet passerat yttersta växeln.

§ 40, mom. 11.

Tkl Öb, Sö, På, Hj, Fg, Skb, Kms, Nk, Vs, Rip, Lpn, Ke, Fs, Va och Öh äga att vid behov utfärda order om hastighetsnedsättning för godståg på grund av otillräcklig bromskraft. Därest hastighetsnedsättningen beräknas medföra tågförseningar, skall dock samråd med tågledaren äga rum.

§ 41, mom. 5. 1).

Overksam trafikduglig motorvagn med normal bufferthöjd och draginrättning får medföras i tåg utan att hastigheten därför begränsas.

§ 43, mom. 1.

Vid koppling av vagnar med skruvkoppel skola dessa åtdragas så att bufferterna stadigt ligga an mot varandra. Stå vagnarna i kurva beräknas spänningen i båda kopplen så, att den blir möjligast lika på rakspår.

Ett mått på varje skruvkoppels spänning erhålles i det avstånd som anslagskragen har dragits ut från styrhylsorna.

§ 43, mom. 6.

N. Ö. J. små grusvagnar, litt P, få endast användas å bansträckan Greby—Linköping Norra i egt, kopplade sist i tågen, som skola orderges om sth 20 km/tim. Resande få icke medfölja tåget.

Vagnarna skola inkopplas mellan vagnar med liten hjulbas.

§ 43, mom. 6 j). 11).

Fr. o. m. den 1/1 1945 skola cisternvagnar för klor och frätande syror vara försedda med rullager. Dylika transporter, som f. n. endast kunna framföras å TÖJ i normalspårsvagnar på överföringsvagnar, få endast ske i extratåg, under bevakning och efter medgivande av tågledare för varje gång.

Med klor eller frätande syror avses följande varuslag: Flytande klor, flytande svavelsyrlighet (Svaveldioxid), salpetersyra, rykande svavelsyra (Oleum) samt kolsvavla.

§ 46, mom. 1.

Tågexpeditör skall i möjligaste mån själv handhava och föra tågtidjournalen och överlämningsboken.

§ 46, mom. 2.

"Plan för säkerhetstjänsten" skall förnyas vid varje tidtabellskifte, eller då turliständring, som berör planen, förekommer. Dylik plan skall med ledning av anvisningarna å planens baksida upprättas å alla stationer med en personalstyrka av mer än tre man.

Å andra stationer upptagas erforderliga motsvarande bestämmelser i turlista.

Lokala säkerhetsföreskrifter, i anslutning till "Anvisningarna", skola även anges å planen resp. turlistan.

§ 46, mom. 3.

Order som här avses skola **skriftligen** och mot **kvitto** delges personalen sålunda:

1. **vid stationer,** där "Plan för säkerhetstjänsten" uppgöres, enl. å planen angivet sätt.
2. **vid övriga driftplatser:** berörd personal tecknar sina namn vid vederbörligt ställe i överlämningsboken eller på ordern;
3. **för samtliga driftplatser gäller** att, om tiden icke medgiver skriftligt kvitto, ordern delgives muntligen eller per telefon.

§ 46, mom. 5. 1).

Tågexpeditören i Örebro S, Norrköping Ö och Linköping C befrias från att vistas å plattform enligt denna paragraf, enär särskild tågvägsklargörare och tågvägsinspektör förordnats för dessa platser.

§ 46, mom. 5. 1).

Under den tid, då rälsbuss är på ut- eller ingående å driftplats, behöver tågexpeditören ej befinna sig å plattform eller i dess närhet i annan mån än som erfordras för eventuell signalgivning.

§ 46, mom. 5.

Tågexpeditör skall ägna noggrann uppsikt åt passerande tåg, i syfte att utröna varmgång, svåra "slag" i hjulen, fastbromsning, förskjutning av last o. d. Se tilläggsbestämmelser till § 68, mom. 2.

Tåget bör stoppas för avkoppling av vagn, fels avhjälpande, broms lossande, justering av last e. d. Kan tåget ej bringas till stopp skall närmast efterföljande station underrättas.

Därest tågexpeditör erhållit underrättelse från framförliggande driftplats angående varmgång, skall för tåghastighetens nedbringande vid gång över växlar, tåget stoppas utanför infartssignalen, innan det intages på station och undersökes.

§ 49, mom. 1.

Order, som lämnas å eller utanför egen station, skall vara skriftlig, om den avser mötesorder eller order angående förändring av signaler (§ 7).

All ordergivning som berör M. Ö. J. tåg vid Linköping Central skall ombestyras av Linköping Norra.

§ 50, mom. 3, anm. 2.

Order om tågspårsändring vid Finspång skall även delges tågbefälhavaren, om tåget skall framgå å triangelspåret.

§ 52, mom. 3 B, anm. 2.

Tågexpeditörerna vid Söderköping, Norsholm, Linköping N och Motala C stationer, vid vilka utfartssignal förreglar rörlig bro, skola, när körsignal med denna utfartssignal ej kan visas, ansvara för att bron intager rätt läge, innan vederbörande tåg tillåtes avgå.

§ 53, mom. 4.

Under förutsättning att vattenkran hålles låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt behöva lyktor å vattenkranar icke hållas tända.

§ 54, mom. 3, § 55 mom. 1.

Vid en del driftplatser där växelförreglering ej finnes, uppsättas K-12 lås för **låsning** av växlar eller spårspärrar, i regel endast vissa växlar i huvudtågväg.

Vid tågrörelse endast å huvudtågväg skola alla K-12 nycklarna alltid innehas av tkl. Vid tågmöte eller tågförbigång får endast erforderligt antal nycklar utlämnas till tågvägsklargöraren. I övrigt skola nycklarna handhavas enligt bestämmelser i Säo § 54 mom. 3.

Föreskrift för handhavande av nycklarna skall av stf meddelas på plan för säkerhetstjänsten eller å turlistan på station där plan för säkerhetstjänsten ej upprättas.

K-12nycklar finnas vid följande stationer.

Öb 2 st., Hj 4, Fg 3, Skb 6, Kms 2+1, Nk 1+1, Vs 1+1, Lpn 1+1, Skn 1+1,

Ke 2, Bo 3, Hb 4, Fgl 2+1, Va 4, Hn 2+1 (tillhör SJ) Öh. 2 st.

Utebliven eller försent lämnad anmälan "O ut" får icke fördröja utförandet av tågvägsinspektion eller manövreringen av säkerhetsanordning för tågväg eller vägkorsning eller huvudsignals manövrering. Dessa åtgärder skola utföras vid den tidpunkt, då tåget enligt tidtabellen eller eljest kända förhållanden är att vänta och få endast uppskjutas om säkra underrättelser ingått att tåget är försenat.

Xf Öb, stf Fg, Skb, Nk, Sk, Vs, Lpn och Va få beordra därtill godkänd personal som tågvägsinspektörer enligt detta moment.

Som tågväginspektörer förordnas följande personal.

Örebro S: Knr 12 Isaksson, stfm 32 Carlsson, stk 34 Pettersson, 54 Carlsson, 73 Hellberg, 78 Högberg.

Finspång: Stfm 22 Kindgren, 29 Bohman, 31 Lindkvist, 33 Johansson, 35 Kvist, stk 36 Cederborg, 61 Järnström, 64 Ask, 68 Flodin, 81 Forslund, 83 Karlsson, 86 Krondahl, 88 Karlsson, estk 109 Andersson, 113 Björk, 123 Johansson, 122 Sundkvist, 124 Molin, 125 Larsson, asp Hagman, asp Forslund.

Skärblacka: Stfm 23 Söder, 28 Olsson, stk 82 Pettersson, 87 Karlsson, estk 110 Gustafsson, 116 Storm, 126 Cederlöf.

Norrköping Ö: Bgfm Stein, stfm 22 Källström, 23 Laack, stk 55 Eriksson, 61 Svensson, 63 Karlsson, 64 Allard, 65 Lindeberg, 66 Karlsson, 73 Carlsson, 74 Lundell, 75 Carlsson, 76 Carlsson, 77 Svensson, 77 Andersson, 80 Jansson, 81 Lindgren, 84 Pettersson, estk 101 Nyström, 112 Andersson, 117 Waerme, 119 Berndtson, 121 Ekfält, 121 Nilzén, 122 Johansson.

Söderköping: Stk 66 L. Karlsson, 68 Lindmark, 72 Andersson, estk 121 Ekfält.

Valdemarsvik: Stk 59 Allard, 66 Karlsson, 79 Karlsson, estk 100 Wissting, 121 Ekfält.

Linköping N: stfm 20 Olsson, 24 Larsson, stk 53 Lundqvist, 55 Bohlin, 61 Larsson, 62 Larsson, 63 Gustavsson, 66 Landin, 67 Björling, 68 Karlsson, 71 Wiman, 72 Knutsson, 73 Nilsson, estk 128 Andersson, asp E. Eriksson, B. Carlsson, G. Lindvall.

Vadstena: Stfm 25 Karlsson, stk 70 André, estk 127 Johansson, 130 Pettersson, 133 Larson, 136 Ek.

Dessa tågvägsinspektörer få även klargöra tågväg.

§ 55, mom. 6.

Tjänstgör txp ensam vid tågmöte eller tågförbigång, skall tbfh giva signal och lägga om växeln.

§ 58.

Vid alla stationer, där avspärrning icke är anordnad, skola de resande vid behov varskos innan tåg framgår.

§ 59, mom. 1.

Anmälan "O ut" må göras i förväg i de fall gångtiden till nästa tåganmälningsstation icke överstiger 5 min. (Jfr § 100, mom. 3).

Under förutsättning att extratåg ej anordnas får Kms, sedan tåg 52 inkommit dit, till Nk anmäla "klart till Kimstad för tåg 6" samma dag.

Finspång	skall	anmäla	"O ut"	även	till	Doverstorp.
Skärblacka	„	„	„	„	„	Ljusfors.
Tingstadsby	„	„	„		„	Korsbrinken.
Söderköping	„	„	„	även	„	Skönberga.
Ringstorp	„	„	„	„	„	Greby.
Askeby	„	„	ut för 572	till	Ringstorp.	
Fornåsa	„	„	"O ut"	även	till	Österstad.
Fågelsta	„	„	„	„	„	Aska.
Klockrike	„	„	„	„	„	Gullberg.
Skänninge	„	„	„	„	„	Lindsäter

Sköllersta medgives att samtidigt med anmälan fri genomfart, efter tågs 2 ankomst till Örebro S och 7 till På, lämna Pålsboda villkorligt klart för tåg 28 M—F.

Linköping N befrias från skyldigheten att avvakta 561 in i Skänninge.

Passningen vid Linköping N slutar kl. 23.30. Om erforderligt kan förbindelse med tågledaren erhållas genom bantelefon till Skänninge och rikstelefon därifrån, som förmedlas av txp vid Skn.

Å bstr **Ke—Bo** och **Fs—Mot** skall tåganmälan utväxlas i följande utsträckning:

Ke och **Bo** för tågen 501, 502, 503, 504, 505, 518, 519, 520, 535, 570, 573, 574.

För övriga ordinarie tåg utväxlas ej tåganmälan.

Fs, Hb, Mot 424, 533, 534.

Ua 424, 533.

För övriga ordinarie tåg utväxlas ej tåganmälan.

Nedannämnd personal är examinerad och godkänd för tjänstgöring vid respektive platser i sådan tågklareraretjänst som omfattar tåganmälan och expediering av tåg, då platsen användes som blockpost.

N. Ö. J.

Hidingsta	plv	Hildur Nordin.
Skönnarbo	„	Ingeborg Isaksson. Ragnar Isaksson, som tkl.

V. B.

Korsbrinken	plv	Britta Nilsson och Stig Nilsson.
Tingstadsby	„	Elna Johansson.
Skönberga	„	Ingeborg Svensson.
Skåresta	„	Rudolf Anderson, som tkl.
Skälboö	„	Elsa Andersson.
Furingstad	„	Greta Rosén.
Åsvittinge	„	K. E. Johansson som tkl.
Östra Stenby	„	A. Söderholm som tkl.
Häradshammar	„	Astrid Wigren som tkl.
Hylinge	„	Elsa Johansson
Svenneby	„	Olga Pettersson.

M. ö. J.

Vårdsberg	plv	Fanny Petersson.
Normlösa	„	Thyra Johansson.
Vretakloster	„	O. Andersson.
Älvan	„	Göran Pettersson, som tkl.
Österstad	„	Inga Lindén, bv Lindén.
Ulvåsa	Bv	Rob. Sjöström som tkl.
Varv	plv	Sigurd Johannisson som tkl.
Aska	„	Stina Lindberg, E. Lindberg, som tkl.
Arneberga	plv	Edith Gustavsson.
Herrestad	„	A. Granath.
Rogslösa	„	Einar Granath som tkl.
Väversunda	„	Karin Johansson.
Alvastra	„	Margit Rydberg.

Stf å resp. huvudstationer skola första söndagen i varje månad som stf tjänstgör granska tågtidjournalen för underlydande platser. Granskningen skall av stf bestyrkas genom anteckning av datum och namn omedelbart under sist införda tågfrågor. Tågtidjournalerna infordras i de fall stf ej kan utföra granskningen vid platsen ifråga.

§ 66, mom. 1.

Koppling av värmeslangar i tågsätt och mellan vagnar som förvärmas av lok skall i Norrköping Ö verkställas av stationspersonalen.

Föraren svarar för koppling mellan lok och närmaste vagn.

§ 66, mom. 3 e, 4 b.

Muntlig uppgift skall lämnas.

§ 66, mom. 4 d) (Vxi § 3 och 8).

Vid växling med godståg skall **tbfh** tillse, att den del av tåget, som ej medföres i växlingen, blir ordentligt fastbromsad eller förstängd, då lutningsförhållandena äro sådana, att risk kan finnas för att dessa vagnar komma i drift på linjen.

§ 67, mom. 4. 1), **72, mom. 5.** 1), **72, mom. 8.**

Vid **Örebro Södra, Norrköping Östra** och **Linköping C skall tågbefälhavaren,** (om särskild tbfh tjänstgör i tåget) efter txp tillstånd **giva avgångssignal** till tåg, då allt i övrigt är klart för dess avgång. Txp tillstånd kan lämnas genom körsignal från av txp själv manövrerad utfartssignal.

Till tåg i vilket föraren även är tbfh gives icke avgångssignal. Då körsignal visas och allt i övrigt är klart för avgång, skall tåget avgå.

Tågexpeditörerna vid **Örebro Södra, Norrköping Östra och Linköping C** befrias från skyldigheten att giva stoppsignal till tåg.

Vid Örebro Södra tjänstgör i regel icke tkl på plattformen. Innan tåg får avgå och innan avgångssignal får givas skall tbfh

inhämta klart för tåget hos N. Ö. J. tkl,

„ meddelande från tågvägsinspektören att tågvägen är klar,

„ meddelande från S. J. tkl att beträffande resande, gods och anslutande tåg allt är klart för tågets avgång.

Vid **Norrköping Östra** tjänstgör i regel icke tkl på plattformen. Tkl manövrerar själv in- och utfartssignalerna genom signalinrättningen på tågexp.

Signalbilder för utfart m. m.

Utfartssignalerna förregla icke tågväg. Signalbilderna för utfart äro: för tåg mot Kummelby ett grönt sken till vänster om ett rött sken , för tåg mot Norrköping V ett grönt sken till höger om ett rött sken . Grönt sken får icke visas samtidigt i båda utfartssignalerna.

Körsignal för utfart får icke visas samtidigt med körsignal för infart, oavsett till vilket spår signal gäller.

Särskilda bestämmelser för avgående tåg.

Tågbefälhavaren (föraren) skall före avgångstiden alltid muntligt eller genom signalen klart erhålla meddelande från resgodset att allt är klart beträffande gods till tåget.

Till följtåg kan körsignal givas först sedan det framförgående tåget passerat utfartssignalen, och denna återgått till stopp.

Körsignal bör icke givas till något tåg förrän omedelbart före avgångstiden.

Särskilda bestämmelser för ankommande tåg.

Tåg som ingå å spåren 1—3 stoppas i regel vid infartstågvägens slutpunkt.

Tåg som ingå å spår 4 stoppas i regel senast vid ankomsten till hinderpålen mellan spåren 4 och 5, godståg då de inkommit hinderfritt. Om erforderligt skall tågvägsinspektören giva signal till loket — framåt- eller stoppsignal.

När tåg inkommit hinderfritt och slutsignalen iakttagits (där sådan skall medföras), skall tågvägsinspektören per telefon omedelbart anmäla "00 in" till tågexpeditionen. Denna anmälan lämnas exempelvis sålunda: "Tåg 210 hinderfritt in på spår 3, Överström". Den som mottager denna anmälan skall repetera den exempelvis sålunda: "Tåg 210 hinderfritt in på spår 3, Jonsson". Införes omedelbart i tågtidjournalen.

Särskilda bestämmelser för ankommande och avgående tåg å spåren 2 och 3.

Växel 18 i spår 2, växlarna 13 och 16 i spår 3 samt den västra spårspärren i uppställningsspåret äro förreglade i ljussignalen, som är uppställd mellan spåren 2 och 3. Ljussignalen har två ljusöppningar åt vardera hållet och kan visa fast grönt eller fast rött sken åt båda hållen samtidigt. Signalen gäller endast för tågrörelser. Den visar grönt sken då de tre växlarna och spårspärren intaga normalläge (växlarna i läge för gång å spåren 2 och 3 och spårspärren i spärrande läge). Signalen visar fast rött sken om någon av de tre växlarna eller spårspärren har annat läge eller är ofullständigt omlagd.

Den östra spårspärren och växel 11 i uppställningsspåret äro såsom hittills förreglade i infartssignalerna.

Automatiska stoppsignallyktor (på ställverkskuren) för växlingsrörelser.

Signalerna visa fast rött sken då någon av huvudsignalerna för in- eller utfart visar kör. Signalen gäller endast för växlingsrörelser å tågspåren och förbindelsespåret till utdragsspåret. Då rött sken visas får växling ej ske å förbindelsespåret eller å spåren 1—4 utanför hinderpålarna vid dessa spår.

Plattformstelefon.

På båda plattformarna finnes uppsatt lokaltelefon. Signaltabell är uppsatt i telefonskåpen. Tåg- eller stationspersonal, som befinner sig å eller invid plattform skall svara på signal till resp. plattformar.

Vid **Linköping C** tjänstgör icke tkl på plattformen. Tkl manövrerar själv utfartssignalerna och infartssignalen för tåg från Bränninge.

Särskilda bestämmelser för avgående tåg.

Tågbefälhavaren (föraren) skall före avgångstiden inhämta meddelande från S. J. tkl vid Linköping C att beträffande resande, gods och anslutande tåg allt är klart för tågets avgång.

Tåg mot Askeby:

Tågvägsklargöraren och tågvägsinspektören vid Linköping C svarar för tågvägen och skall anmäla klart till tkl Lpn exempelvis sålunda: "Växel 10 ligger från spår 9, K-11 nyckeln sitter i ställverket, tågvägen klar för tåg 480, Thörn". Omedelbart sedan tåget avgått anmäles detta per telefon till tkl Lpn.

Tåg mot Bränninge:

Tågvägsklargöraren och tågvägsinspektören vid Linköping C svarar för tågvägen där och skall anmäla klart till tkl Lpn exempelvis sålunda: "Växel 12 ligger från spår 8, tågvägen klar för tåg 405, Thörn".

Denna anmälan får vid tågmöte icke göras förrän möteståget inkommit och bör aldrig göras tidigare än 5 min. före tågets beräknade avgångstid.

Vid **Linköping Norra** gives icke avgångssignal till passerande tåg.

Särskilda bestämmelser för ankommande tåg.

Tåg från Askeby:

Tågvägsklargöraren och tågvägsinspektören vid Linköping C svarar för tågvägen och ställer infartssignalen till kör. Då tåg inkommit skall detta **omedelbart** anmälas till tkl Lpn exempelvis sålunda: "481 hinderfritt in på spår 8, Thörn".

Tåg från Bränninge:

Tågvägsklargöraren och tågvägsinspektören vid Linköping C svarar för tågvägen där och skall lämna klart till tkl Lpn exempelvis sålunda: "Växel 12 ligger till spår 8, tågvägen klar för tåg 402, Thörn".

Växling å tågspåren vid Linköping C.

Vid omläggning medelst växelvev av växlarna 10 eller 12 skall ovillkorligen iakttagas,

att fordon icke finnes i växeln, då den omlägges,

att växeln omlägges innan signal gives till växlingsrörelse genom densamma,

att föraren av växelomläggaren tillsäges giva signalen "lägg om växeln", då så erfordras vid mörker eller av annan anledning.

§ 68, mom. 2. 5).

Slag i vagnshjul.

Iakttages att vagn, som går i tåg, fått slag i hjulen, skall den omedelbart undersökas. Ha slagen en längd av mer än 4 cm för lastade godsvagnar och personvagnar och 6 cm för tomma godsvagnar, får tåget ej framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Vagnen skall avställas för hjulbyte vid närmaste station, där sådant lämpligen kan ske. Är slaglängden större än 9 cm, skall tågledaren underrättas. Banpersonalen på den sträcka där vagnen framförts, skall även omedelbart underrättas härom från den station, där slaget anmäles. Sträckvakterna skola snarast besiktiga rälsen och en tid framåt ägna densamma särskild uppmärksamhet.

Iakttages slag i hjul, ej uppgående till ovan angivna mått, 4 resp. 6 cm, behöva inga särskilda åtgärder vidtagas, men skall hjulgången utbytas, så snart ske kan. Rapport skall därför insändas till miö om sådana slag. Tbfh rapporterar på bilaga till tågrapporten.

§ 68, mom. 3.

Strömlös sektion mellan M. Ö. J. och S. J. vid Fågelsta.

Vid korsningen mellan M. Ö. J. och S. J. vid Fågelsta är en strömlös sektion av M. Ö. J. kontaktledning anordnad, vilken sträcker sig c:a 38 meter åt vardera sidan om korsningen. Vid passerandet av korsningen bör därför M. Ö. J. elektriska tåg framföras på sådant sätt att elektroloket icke stannar på den strömlösa sträckan, utan att tåget av egen fart rullar över densamma.

Skulle infartssignalen öster ifrån visa stopp, bör tåget stoppas redan utanför försignalen för att sedan tillräcklig fart må kunna erhållas att passera korsningen.

Möjlighet finnes att från stationen göra den strömlösa sektionen strömförande, men är detta avsett att endast tillgripas i nödfall.

§ 72, mom. 5. 1).
(rälsbuss)

Särskild stoppsignal gives i regel icke, utan stoppas rälsbussen av föraren å lämpligt ställe å driftplatsen.

Har rälsbuss, som medför resande, stannat vid eller i närheten av plattform, får den förflyttas framåt eller tillbaka utan att signal därtill erhållits.

§ 72, mom. 11 A, B. a).

Om föreskriven underrättelse icke lämnats eller "varsamhetssignal" resp. "signalen klart för avgång" icke i god tid visats av tbfh, skall föraren, för att undvika onödig inbromsning av tåget, begära signal från tbfh genom att giva signalen "giv akt."

§ 73, mom. 1.

Följande bestämmelse skall tillämpas för alla r ä l s b u s s t å g vid Öb, På, Fg, Nk, Vs, Lpn och Öh; "När tåget utgöres av rälsbusståg ,intages det mot fordon och skall därför införas med särskild försiktighet (Säo § 73 och 69: 8)".

§ 75, mom. 1.

Tågförseningsrapport (tr) enligt bestämmelserna i momentets första mening skall genast avgivas till tl per telefon eller telegraf.

Pr, Sp, Dt, Ls, Nv, Jo och Ms avgiva tr endast då rapporten kan anses ha särskilt värde för tl.

Då försening uppstått eller ökats skall anledningen därtill meddelas.

§ 77, mom. 2. 1).
(rälsbuss)

Skall rälsbuss kvarhållas å station, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits (se undantag från § 87), för ändring av möte, får verkställighetsorder ej lämnas, förrän föraren å rälsbussen å en föregående plats eller å stationen ifråga delgivits order om mötesändringen.

Har dylik delgivning ägt rum i förväg, får rälsbussen ej införas å stationen förrän körsignal givits i vederbörlig ordning.

§§ 77—78.

Order om ändring av tågmöte eller tågförbigång, som berör Linköping C, expedieras av Linköping Norra, som skall underrätta tågx Linköping C, om tågföljden vid Linköping C härigenom ändras.

§ 83, mom. 1.

Då det ofta inträffar att tyngre godståg stanna å linjen Norrköping Ö—Norrköping V, varvid vagnar måste avkopplas å linjen för att senare avhämtas av tåglok från Norrköping V, skall detta förhållande alltid anses kunna föreligga för godståg, och får sålunda icke tåg avsändas från Norrköping Ö förrän "O in i" och "klart" erhållits från närmaste tåganmälningsstation. Tågbefälhavare å tåg, som sålunda stannat å linjen, behöver i detta fall icke per telefon underrätta Norrköping Ö eller ombestyra utläggande av knalldosor. Norrköping V skall dock, så snart meddelande ingått om att tågdel blivit kvarlämnad å linjen, anmäla hinder för tåg till Norrköping Ö.

§§ 86—96. 1).

Bestämmelserna skola tillämpas.

§ 87 (rälsbuss). 1).

Driftplats må efter beslut av trafikbefälhavaren lämnas obevakad för rälsbuss, även om sådana åtgärder ej vidtagits, som enligt § 87 eljest skola utgöra förutsättningen härför.

Dylik driftplats utmärkes i tågets tjänstetidtabell med tecknet ■.

§ 90.

Utöver de kontrollåsnyckar som tilldelats vissa driftplatser skall hos vardera gx Öb, stf Fg, Lpn och Va finnas 3 st. plomberade K-l-nycklar i reserv.

Då K-l-nyckel skadats eller av annan anledning måste utbytas eller ersättas. får stf eller tkl vid dessa platser mot kvitto utlämna nyckel till bm, bfm eller signalreparatör. Kan nyckelutbyte av någon anledning icke ske genom bm, bfm eller sirpr må det ske mellan stf (Öb, Fg, Lpn, Va). Rapport härom jämte den skadade nyckeln skall snarast som rekförsändelse insändas till Ti, varifrån stf erhåller ny nyckel.

Allt utbyte av andra nyckeltyper skall ske direkt genom Ti.

Nyckel jämte K-lås till nyanläggning utlämnas efter rekvisition från Biö av Fdfv, som efter expediering vidaresänder rekvisitionen till Ti för kännedom och påteckning.

Hos Ti förvaras endast ett mindre antal K-nycklar av varje typ, avsedda för utbyte.

Alla övriga nycklar skola förvaras under lås hos Fdfv som skall föra särskild förteckning eller journal över nycklarna. Söndrigt lås skall repareras eller utbytas av ba personal. Sirpr skall alltid avsyna sådant arbete och omplombera låset.

§ 91 (rälsbuss). 1).

Rälsbuss får ej införas å eller framföras förbi driftplats, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits, med större hastighet än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall detsamma för ändamålet stoppas. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim.

§ 93, mom. 5.

Sträckvakterna skola vid sina inspektioner av banan inspektera de obevakade driftplatserna på sina sträckor.

§ 94 (rälsbuss). 1).

Vid med tecknet ■ utmärkt driftplats behöva i § 94, mom 1, 2 och 3 föreskrivna åtgärder ej vidtagas; äro växlarna centralt omläggbara, skall körsignal, för såvitt ej trafikinspektören annorlunda bestämt, dock visas med den för tåget gällande huvudsignalen. Sedan tåget inkommit, skall signalen av föraren i dylikt fall återställas till stopp; framföras tvenne rälsbussar jämlikt § 101, mom. 7, skall denna skyldighet åvila föraren å den sista rälsbussen.

§ 94, mom. 1.

För rälsbusståg skola vägarna vara bevakade på samma sätt som för övriga tåg, om ej annorlunda för visst tåg bestämts.

§ 94, mom. 3.

Då Km lämnar "Fri genomfart" till Nk skall tilläggas "för Arkösundslinjen" om denna linje avses. I tågtidjournalen antecknas detta också.

§ 98. 1.)

Bestämmelserna skola tillämpas.

§ 98. 6).

Enbemanning av lok på gods- och blandat tåg.

Å bansträckorna Örebro—Pålsboda—Kimstad—Norsholm, Norrköping—Valdemarsvik, Norrköping—Arkösund, Ringstorp—Linköping—Vadstena—Ödeshög och Bränninge—Skänninge skola följande bestämmelser tillämpas för enbemanning av lok på gods- och blandat tåg med en hastighet av högst 40 km/tim.

Utan hinder av bestämmelserna i säo § 98 mom. 8—15 angående ångloks bemanning med enbart förare må ångloks förarehytt även vara bemannad med enbart förare, därest följande villkor iakttagas.

1. Lokets ångregulator, ångbroms, sandningsapparat och vissla skola vara lätt åtkomliga från förarehyttens båda sidor.

2. Loket skall eldas enbart med stenkol och vara i mörker utrustat med kraftig strålkastare.

3. Vagnvikten får aldrig överstiga 120 ton och antalet vagnsaxlar i tåget aldrig 40, även vid koppling av två enbemannade lok.

4. Tåget skall hava särskild tågbefälhavare som i största möjliga utsträckning skall söka iakttaga till tåget givna signaler och om någon signal missuppfattats eller ej iakttagits av förare, på lämpligt sätt söka omedelbart göra denne uppmärksam därpå och själv vidtaga till buds stående åtgärder för tågets bringande till stopp.

5. Föraren skall i mörker bära bländningsskyddande glasögon och får ej utföra påeldning av loket omedelbart före passerande av vägkorsning. Han skall därjämte ha friskbetyg enligt vid Statens Järnvägar för lokomotivförare gällande bestämmelser och tidsfrister (S. J. särtryck 9 a, form 98 f).

6. Backning till närmaste station med tåg enligt Säo § 83: 2, må endast äga rum om annan person än tågbefälhavaren kan användas för utförande av föreskriven signalering. Tågbefälhavaren skall nämligen vid backningen taga plats på loket och biträda föraren med utkik på denna.

7. Tågbefälhavaren skall enligt Säo § 66: 4 b meddela föraren uppgift enligt form. 359 D å vagnvikt, axelantal och uppgifter, som erfordras för kontroll att bromskraften är tillräcklig.

8. Bemanningssättet får ej tillämpas under svåra väderleksförhållanden såsom snöstorm eller stark lövfälling å bansträckan.

Lokkoppling.

1. I tåg, som framföres av enbemannat ånglok, må närmast efter tågloket kopplas verksamt ånglok bemannat med en man, därest det sistnämnda loket är utrustat enligt bestämmelserna i Säo § 98, mom. 8.

2. Dragkraften i tåget får icke anses ökad genom att det enbemannade loket tillkopplas.

3. Det kopplade lokets axlar skall icke medräknas i den tillåtna tågstorleken eller vid bromsberäkningen.

§ 99. 1).

Bestämmelserna skola tillämpas. Mom. 2 d) skall ha följande ändrade lydelse (samma som i 1936 års säo).

Tåg, medförande resande, skall hava resandeförande vagn ansluten till bromsledningen och tåg, bestående av mer än 14 vagnsaxlar (vid motorvagnståg mer än 8 vagnsaxlar), sista vagnen ansluten till samma ledning.

§ 100, mom. 1, första stycket. 6).

Bestämmelserna tillämpas endast å bansträckorna Bränninge—Skänninge och Klockrike—Borensberg.

På bansträckorna Bränninge—Skänninge och Klockrike—Borensberg skola även nedanstående bestämmelser tillämpas (samma som i § 100, mom. 16 a i 1936 års säo).

"Utan hinder av bestämmelserna i §§ 86—96 må även driftplats vara obevakad vid tågs ankomst eller avgång, därest följande bestämmelser tillämpas:

a) Varje växel i det spår, på vilket tåget under det driftplatsen är obevakad skall framgå, skall medelst kontrollås vara låst i läge till detta spår och försedd med till växeln förbunden växelsignalskärm.

b) På erforderligt avstånd från tågspåret skall antingen spårspärr vara anbragt över spår, som inlöper i detta, eller skyddsväxel vara anordnad. Sådan förbindelse skall vara anordnad mellan denna spårspärr eller skyddsväxel och den växel i tågspåret, spårspärren resp. skyddsväxeln avser att skydda, att spårspärren resp. skyddsväxeln måste inta skyddande läge för tågspåret, innan ifrågavarande växel i tågspåret kan läggas i läge för detta spår.

c) Då bestämmelserna i a) och b) härovan tillämpas vid med huvudsignal försedd driftplats, som lämnas obevakad endast för vissa tåg, är huvudsignalen att anse som tagen ur bruk. Detta förhållande jämte växelsignalskärmarnas signalbilder för motväxlar skola anges för resp. tåg i tidtabellsboken.

Anm. 1 a. Vid tillämpning av denna bestämmelse skola huvudsignalens vingar ställas i lodrätt läge och signalen nattetid hållas släckt.

d) Då tåg skall ingå på obevakad plats, utrustad med växelsignalskärmar enligt ovanstående, får hastigheten ej vara större än att tåget, därest där förefintlig växelsignalskärm skulle visa annan signalbild än för tåget angiven, kan säkert bringas att stanna före ankomsten till med växelsignalskärmen förbunden växel.

e) Om växelsignalskärm vid tågs ankomst till eller avgång från obevakad driftplats skulle visa annan än för tåget föreskriven signalbild och någon tjänstehavare ej finnes tillstädes, som kan lämna upplysning om orsaken, förfares enligt bestämmelserna i Säo § 92.

f) För nyckel till med växelsignalskärm utrustad växel gäller vad angående huvudnyckel finnes stadgat. I övrigt skola bestämmelserna i Säo §§ 86—96 jämte § 100 mom. 12—16 i tillämpliga delar gälla, därest de ej avvika från i detta mom. meddelade föreskrifter."

§ 100, mom. 3, 12—16. 6). (Se även under § 90.)

Bestämmelserna skola tillämpas å hela T. Ö. J.

§ 101. 1).

Bestämmelserna skola tillämpas. Dessutom tillämpas förenklade bestämmelser för rälsbusståg, vilka medgivits av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 27/1 1938 (dnr J 78/38). Dessa bestämmelser äro intagna bland förestående bestämmelser och utmärkta med vederbörligt §-nummer samt (rälsbuss).

§ 101, mom. 7, 8 a). 9)

Följtåg får anordnas på samtliga bandelar.

Om följtåg blir så mycket försenat, att det framförgående tåget passerat framförvarande tåganmälningssträcka, skall tågexpeditören muntligen underrätta föraren och eventuell biljettgranskare på följtåget härom.

Rälsbuss med otjänstbart maskineri må framföras i annat tåg än rälsbusståg med en hastighet av högst 30 km/tim under villkor att rälsbussen utan resande kopplas sist i tåget medelst speciell koppelstång. **Rälsbussen skall utmärkas genom slutsignal enligt säo § 19, II.**

§ 101, mom. 7 d) e).

Expediering av vissa följtåg vid Finspång.

För att åstadkomma snabbare tågexpediering vid Finspång skola följande bestämmelser gälla beträffande intagandet av följtåg till tåg med jämt nummer, då båda tågen ingå över rundspåret.

Då båda tågen äro rättidiga eller ha stannat för stoppsignal utanför stationen, skall följtåget intagas samtidigt med det framförgående tåget, och infartsignalen således icke ställas till stopp mellan dem. Följtåget skall framgå på betryggande avstånd från det framförgående tåget och stanna hinderfritt på rundspåret utan att stoppsignal gives av tåginsläpparen. Därifrån intages tåget på växlingssignal av tåginsläpparen efter det framförgående tåget.

Se även sid. 126.

Föreskrifter

angående trafik med kopplade rälsbussar, s. k. tvillingbussar. 6).

(V. V. dnr J 295/42.)

Mom. 1. Två kopplade rälsbussar, vardera med sin förare skola anses utgöra en enhet, benämnd tvillingbuss, och föra signaler såsom ett enda fordon. Skärmar för betecknande av framänden skola vara uppsatta i A-änden endast å den av rälsbussarna, som av trafikbefälhavaren bestämts (Såsom tvillingbussens framände betraktas sålunda den ände, varåt den med framsignalskärmar försedda rälsbussen finnes, oavsett hur denna rälsbuss är vänd).

Anm. Skärmarna skola å TÖJ vara uppsatta på den främre rälsbussen i tågriktningen.

Mom. 2. När tvillingbuss går såsom tåg, skola båda förarna manövrera var sin rälsbuss med motor, men skall ansvaret påvila föraren på den i tågriktningen gående främsta rälsbussen och skall denne förare befinna sig i förarehytten längst fram i rörelseriktningen och därifrån kommendera manövreringen av den andra bussen. Han skall tillika vara tågbefälhavare.

Mom. 3. Föraren på den bakre i rörelseriktningen gående rälsbussen, vilken förare i tåg skall befinna sig i förarehytten i bussens främst gående ände, skall alltid rätta sig efter den förstnämnde förarens signaler och anvisningar för manövreringen men skall själv ansvara för att sammankopplingen mellan rälsbussarna utföres på behörigt sätt. Han skall därjämte tillse, att den bromskran stänges, som är uppsatt mellan luft- resp. vakuumbehållaren och bromscylindern på hans rälsbuss; vilket sker med tillhjälp av det å bussens sida anbragta handtaget.

Varje gång ansvaret för manövreringen skall övergå från föraren å rälsbussen i tvillingbussens ena ände till föraren å bussen i den andra änden, skall nämnda bromshandtag å båda bussarna omställas, så att förbindelsen mellan luft- resp. vakuumbehållaren och bromscylindern alltid är öppen å den buss, där den för manövreringen ansvarige föraren skall befinna sig och stängd å den andra bussen.

Varje gång tvillingbuss skall tagas i användning ävensom då ansvaret för manövreringen övergår från den ena till den andra bussen, skall provning såväl av bromsen genom tillsättning och lossning som av summerledningen genom signal 6 enligt mom. 5 verkställas av den förare, som skall hava ansvaret för manövreringen. Vid dessa prov skall den andre föraren vara honom behjälplig.

Mom. 4. Vid växling skall manövreringen skötas från förarehytten längst fram i den ände av tvillingbussen, som är angiven som dess framände antingen genom signallyktorna, när dessa hållas tända eller ock, när nattsignaler ej användas, genom framsignalskärmarna. Den andra föraren skall befinna sig i förarehytten längst bak och därvid med uppmärksamhet följa rörelserna och aktgiva på signaler. Han skall hava motorn overksam och frikopplad samt ej ingripa i tvillingbussens manövrering på annat sätt än genom att i erforderliga fall medelst summerledningen repetera iakttagna signaler och genom bromsning, då så erfordras till undvikande av fara.

Mom. 5. Signaler medelst summerledningen mellan förarna inbördes å tvillingbuss äro följande:

Under tågtjänst:

1. Vid igångsättning (när avgångssignal givits eller igångsättning skall ske utan erhållen avgångssignal samt såsom meddelande att trafikutbyte avslutats) ————
2. Om hastigheten under gången skall ökas eller lossning av bromsen påkallas (t. ex. vid fastbromsning) ———— —
3. Om hastigheten under gången skall minskas —
4. Om hastigheten under gången skall **avsevärt** minskas— —
5. Uppehåll erfordras vid nästa plats — — —
6. Stopp (skall med innebörden "ej klar för igångsättning" i erforderliga fall även användas som svar på signal 1. Jfr även mom. 3) ———— — ————
7. Fara —.— —— —— — — —— —— — — —— ——

Signal som givits av en förare, skall repeteras av den andre. Repeteringen skall ske, innan avsedd rörelse påbörjas eller avslutas, ökas eller minskas, såvida ej fara föreligger.

Under växlingstjänst:

Samma signaler, som föreskrivits i Säo § 12. Före påbörjandet av växling skall signalen ———— — givas av den förare, som enligt mom. 4 ovan skall sköta manövreringen och repeteras av den andre föraren, som därmed påtager sig de skyldigheter, som angivits i mom. 4.

Mom. 6. Ifråga om hastigheten under tågrörelse skall tvillingbuss likställas med ensam rälsbuss.

Rälsbussar böra ej framföras tvillingkopplade, då snöhinder i form av drivor finnas på banan. Den häftiga hastighetsminskning som den första rälsbussen erhållit vid ingång i en snödriva kan nämligen medföra, att den bakre rälsbussen genom sin tyngd och sin motorkraft knäcker utav koppelstången mellan bussarna, så att dessa sins emellan sammanstöta.

I första hand skola förarna giva akt på snöförhållandena ute på linjen och genom närmaste driftplats meddela tågledaren, om föraren anser, att tvillingbuss ej bör framföras.

Banbefäl och banvakter samt tågklarerare och platsvakter skola även hålla tågledaren underrättad om snöförhållandena på linjen och på driftplatserna, så att dispositioner kunna vidtagas i tid.

När snödrivorna på något ställe äro djupare än 25 cm., bör tvillingbuss ej framföras, oavsett om snön är hård eller lös. Är snön hårt sammanpackad utgör ett än tunnare lager med snö hinder för tvillingkörning.

Föreskrifter

angående inkoppling i tåg av släpvagnar försedda med Albertkoppel (V. V. Dnr 293/49).

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse av den 5 maj 1949 medgivit att å T. Ö. J. får efter rälsbuss eller mellan tvenne enkla rälsbussar i tåg kopplas två släp-

vagnar — varav den ena må vara tvåaxlig — under iakttagande av följande villkor.

1. Koppling mellan rälsbussar och släpvagnar liksom mellan släpvagnar inbördes skall utföras medelst förut betryggande koppel (Albert, Scharfenberg eller med dessa jämförligt).

2. Såväl rälsbussar som släpvagnar skola vara försedda med tryckluftbroms (gäller enligt särskild skrivelse av den 17 maj 1949 även för vagnar försedda med vacuumbroms), vars ledningar skola vara sammankopplade i rälsbusståget för genomgående bromsverkan. Rälsbussarna skola vara utrustade med summerledning och tryckknappar i enlighet med bestämmelserna för tvillingbuss. Släpvagnarna skola ha genomgående summerledning med tillhörande kopplingar för signalers överförande mellan de båda förarna.

3. Å den tvåaxliga släpvagnen skola fästena för draginrättningarna vara direkt förenade med varandra.

4. Hastigheten för rälsbusståg sammansatt enligt ovan må utan hinder av bestämmelserna i § 101: 3 den för Eder gällande säkerhetsordningen uppgå till samma som är bestämt för ensam rälsbuss.

I övrigt skola föreskrifterna i ovan nämnda paragraf och föreskrifter angående kopplade rälsbussar följas.

Föreskrifter

angående framförande av överföringsvagnar för fordon av annan spårvidd på smalspårig järnväg.

(V. V. D. nr J. 494/46, 1635/45.)

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse av den 11 nov. 1946 fastställt följande föreskrifter för framförande av överföringsvagnar å bandelen Finspång—Norrköping Östra.

Överföringsvagnar för järnvägsfordon av annan spårvidd må, efter styrelsens särskilda medgivande, framföras i tåg, såvida de här nedan givna bestämmelserna iakttagas.

Ti skall i samråd med biö och miö utfärda särskilda föreskrifter angående lastning av överföringsvagn för tågfordon av annan spårvidd bl. a. till förebyggande av stjälpning, i synnerhet inåt i kurva.

Placering i tåg. **Lastade** överföringsvagnar (överföringsvagn anses lastad, då den uppbär annat fordon, eljest tom) skola placeras tillsammans, helst närmast lok, eljest närmast efter godsvagn med minst 10 tons bruttovikt. Högst 200 tons vagnvikt får finnas efter sista överföringsvagnen; går överföringsvagn ej sist, skall fordonet närmast efter denna ha en bruttovikt av minst 10 ton. I tåg med resande får finnas högst fem lastade överföringsvagnar, vilka skola skiljas från vagn, som medför resande, av minst tre andra fordon (inberäknat närmast gående fordon med minst 10 tons bruttovikt).

Tomma överföringsvagnar skola kopplas sist i tåg. Högst sex dylika vagnar få medföras; därutöver får dock en tom överföringsvagn inkopplas mellan två lastade överföringsvagnar, om längden av fordon ,som lastats på överföringsvagnarna, så kräver.

Bromsning. Vid avgörande om läget TOM eller LAST skall användas, skall räknas med överföringsvagnens egen vikt plus vikten av pålastad vagn med event. last. Läget LAST får ej användas på överföringsvagnar, som gemensamt uppbära en annan vagn, om ej säkert är känt, att vikten av varje överföringsvagn med last minst uppgår till omställningsvikten.

Tom överföringsvagn får ej tryckluftbromsas. Lastad överföringsvagn, som går sist i tåg, skall tryckluftbromsas. Av vagnar efter överföringsvagn skall minst en ha verksam broms.

I tåg med tre eller flera lastade överföringsvagnar skall dels hos överföringsvagnarna, dels hos övriga vagnar i tåget finnas en bromsvikt, som minst motsvarar det för tåget gällande bromstalet. Bromsvikten skall fördelas så jämnt som möjligt.

Hastighet. Överföringsvagn får framföras med en sth av högst 30 km, om ej lägre hastighet föreskrivits, å dpl får sth dock vara högst 15 km.

I tåg med lok främst får ej pålok användas, om överföringsvagn medföres.

Tåg med lastad överföringsvagn får, om skruvbroms användes i tåget, ej dragas av lok med sammanlagt mer än 6 drivaxlar.

Skjutning av tåg med överföringsvagn får ske endast tillfällighetsvis, varvid särskild försiktighet skall iakttagas.

Tilläggsföreskrifter (utfärdade av T. Ö. J.).

1) Om lasten på normalspårsvagn överskrider normalspåriga lastprofilen eller utgöres av föremål vars tyngdpunkt ligger högre än normalt, skall Biö och Miö underrättas och lämna medgivande till och instruktioner för transportens utförande.

   Å bstr. Kms—Nk får transport endast ske å huvudspår. Vid Norrköping Ö. skall särskild försiktighet iakttagas. Bl. a. ligger ställverkskuren icke på föreskrivet avstånd från spåret.

2) Då lastade överföringsvagnar sammansättas parvis för transport av normalspårig boggievagn, skola överföringsvagnarna hopkopplas med stångkoppel av passad längd, så att resp. normalboggier komma ungefär mitt på var sin överföringsvagn. På den ena överföringsvagnen skall klotsningen äga rum tätt intill ena boggiens båda hjulpar, på den andra överföringsvagnen placeras klotsarna c:a 75—100 mm framför resp. bakom boggiens hjul.

3) På 26-tons överföringsvagnarna får normalspårig hjulsats icke placeras mellan klotsarna. Dessa överföringsvagnar kunna således icke användas för transport av normalspårig boggievagn eller av treaxlig vagn.

4) Det är förbjudet att på överföringsvagn placera lös koppelstång, då vagn framföres i tåg på linjen. Om lös koppelstång måste medföras, skall den fastgöras på fullt betryggande sätt.

5) Tbfh skall före tågs avgång noga tillse, att stängklotsarnas skruvar äro kraftigt tilldragna (undantag, se mom. 2 ovan).

Vid Doverstorp skall under tåguppehållet lokbiträdet i tåg 76 och 77 tillse, att alla åtdragbara klotsar ligga väl an mot normalspårsvagnarnas hjul samt att alla koppelbultarna äro rätt insatta och reglade med den vridbara regel, som utgör handtag på varje bult.

Under tåguppehåll vid Skärblacka skall klotsningen överses och justeras av tbfh, om särskild tbfh tjänstgör i tåget, eljest av viss i plan för säkerhetstjänsten angiven tur av stationspersonalen.

6) Sj specialvagnar litt. Sd, Q19 och Q23 äro så breda, att sådan vagn icke går hinderfritt å spår intill lastkaj. Sådan vagn får därför icke framföras å sidospår med lastkaj eller lastbrygga.

7) Överföringsvagn får icke utan särskilt medgivande användas utanför bandelen Finspång—Norrköping Ö.

8) För att undvika den skaderisk, som kan uppstå för lokpersonalen, om en normalspårig G -eller L-vagn eller öppen vagn med hög last skulle rulla över klotsarna på överföringsvagnen mot lokets förarehytt, skall om möjligt undvikas, att sådan vagn i tåg placeras närmast tåglokets förarehytt.

Trafikering av bandelen Väderstad—Skänninge.

Lastplatserna å bandelen Väderstad—Skänninge äro öppna endast för vagnslasttrafik under oktober och november månader under betkampanjen.

Övrig tid av året trafikeras icke denna bandel utan efter särskilt medgivande från TE för varje gång.

På grund av spårets beskaffenhet är tillsv.:

Sth å bstr Skänninge—Bjälbo .... 30 km.
„ „ „ Bjälbo—Väderstad ... 20 km.

Föreskrifter

för trafikering å bandelen Väderstad—Skänninge

fastställd av

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen

den 23 januari och 14 oktober 1935 1)
samt dnr J 464/37 och J 1759/41.

På bansträckan Väderstad—Skänninge, där Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 30 augusti 1934 medgivit viss ändring i koncesionsvillkoren och där i följd härav från och med den 1 oktober 1934 annan trafik ej uppehålles än vid behov godstrafik i vagnslaster, skola för sådan trafik följande särskilda bestämmelser tillämpas.

1. Bansträckan Väderstad—Skänninge betraktas som bispår från dess utgångsväxel på Skänninge station med därtill hörande lastplatser och sidospår.

2. Samtliga fordonsrörelser på bansträckan utföras som växlingsrörelser.

3. Stationsföreståndaren i Skänninge skall vara ledare för fordonsrörelsen på bansträckan (trafikledare).

4. Vid lastplatserna, som samtliga äro obevakade, skola växlarna ävensom övriga å bansträckan förekommande växlar kunna låsas medelst kontrollås. Huvudnyckeln till samtliga dessa kontrollås skall stå under trafikledarens kontroll och får endast utlämnas till befälhavare över fordonsrörelse på bansträckan eller i förekommande fall till ledare för arbeten på densamma.

Fasta signaler vid lastplatserna erfordras ej.

5. Från Skänninge station utgånget drivfordon med eller utan vagnar skall vara dit återkommet innan nytt drivfordon med eller utan vagnar får därifrån utgå på bansträckan. Rörelser med två eller flera ej sammankopplade drivfordon få sålunda icke samtidigt vara anordnade på bansträckan.

6. Fordon få icke framföras med större hastighet än 30 kilometer i timmen. Av drivfordon framförda vagnar skola utrustas med bemannade bromsar i enlighet med bestämmelserna i § 40 av säkerhetsordningen.

7. Drivfordon må, då så erfordras, skjuta medförda vagnar, men skall därvid, om personalen på drivfordonet icke obehindrat kan hålla utkik framåt, någon av personalen för erforderlig signalering taga plats på främsta eller något av de främsta fordonen med obehindrad utsikt framåt, eller färdas framför fordonen.

8) På främst gående fordon skall i mörker föras antingen två eller ock en enda centralt fästad lykta, samtliga med fast, ofärgat sken framåt. På sista fordonet erfordras inga signaler.

9) Drivfordon, som användes bemannat med endast en man, skall vara godkänt av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen för sådan bemanning.

10) Vid fordonsrörelse skall någon av den medföljande personalen beordras vara befälhavare för rörelsen.

11) Drivfordonets förare skall ansvara för rörelsens säkra utförande efter befälhavarens signaler och för rätta hastigheten.

12) Befälhavaren för fordonsrörelsen är ansvarig för:

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

att samtliga växlar låsas i normalläge efter användningen samt

att huvudnyckeln medföres.

13) Vid återkomsten till Skänninge skall befälhavare för fordonsrörelse omedelbart till trafikledaren återlämna medförd huvudnyckel och genom avgivande av anmälan "bispåret klart" taga på sitt ansvar:

att inga vagnar kvarlämnats uppställda på annat sätt eller ställe än hinderfritt och förstängda på sidospår;

att samtliga med kontrollås försedda växlar äro låsta i normalläge och

att i övrigt, så vitt befälhavaren har sig bekant, spåret är klart för nästa fordonsrörelse.

14. Utan hinder av avvikande bestämmelser i förestående föreskrifter må vagnuttagning på linjen i och för linjelastning äga rum därest följande iakttages:

a) Order om vagnuttagningen skall av trafikledaren med angivande av den plats, där vagn skall lastas eller lossas, delgivas såväl föraren som befälhavaren för fordonsrörelsen.

b) Vagn, som avställes å linjen skall vara säkert bromsad eller förstängd. Utsatta vagnar åt det håll, varifrån loket kommer för att avhämta desamma, skyddas genom en c:a 700 m. från densamma av befälhavaren för fordonsrörelsen uppsatt röd bansignalstavla, vilken ej behöver vara bevakad.

c) Klartanmälan enligt punkt 13 avlämnas icke vid huvudnyckelns återlämnande, men skall befälhavaren till trafikledaren anmäla plats eller platser, där vagnar utsatts samt i övrigt anmäla att samtliga med kontrollås försedda växlar äro låsta i normalläge.

d) Vid nästa fordonsrörelse skall såväl föraren som befälhavaren av trafikledaren meddelas order enligt följande formulär:

"..... st vagnar finnas å linjen vid km. ....., vilka skola införas till .....".

BILAGA I till E. J. särbestämmelser.

Tabell A ersättes av följande: (Ang. rälsbuss- och lokomotortåg, se tabell B i E. J. särbestämmelser till Säo).

Effekter	Tåg med resande	Tåg utan resande, militärtåg
	Antal	
Förbandslåda	1	—
Handeldsläckningsapparat enl. av vederbörande myndighet godkänd typ	1*)	1*)
Hundkoppel	1	—
Knalldosor	8	8
Lösa lykthållare för slutsignaler	—	2
Signalflagga, röd	1	1
Slangkopplingar, kompletta, för genomgående broms	2	—
Slangnycklar för genomgående broms	1	—
Slutsignallyktor	2**)	2**)
Sticksåg	1	1
Tätningsringar av gummi för genomgående broms	5	—
Värmeledningsnyckel } Då uppvärmning	1	—
Värmeledningsslangar } erfordras	2	—
Yxa	1	1

*) Endast i motorlok- och motorvagnståg med förbränningsmotor.
**) Jämför § 102 ändring nr 2.

Tabell B tillämpas.

Tabell C.

Tågbefälhavare befrias från skyldigheten att medföra handsignallykta vid tjänstgöring å tåg under den ljusare årstiden, då behov av dylik lykta icke kan ifrågakomma.

För anteckningar.

		Dag	Kn.		Hatiantj.
Ex	Lch 2	11. 71	1.		1
	" 4	11 71	1/2		1/4
	" 5	16 114			
Ek	" 2				
Angl.	6				
	7.				
	8				
Ex	1				
Ex	4	den 17. 56		2	

90
9½
11½

Tm 15		H			
" 1 Ch		14 30 -			10 m Tm
" 1 Ch	K1	17 25 -	24 30		7 05
" 2 S	"	15 55	24 10		9 28
2 Ch		16 30	21 35	24 10	8 23
2 Ch		17 10	21 35 -		4 25
3 S		7 00 - 13 10	14 35	23 00	11 11
3 V		5 00 - 7 40	10 45	17 35	
"		19 35 -	21 35 -		11 30
4 S		6 00 - 7 50	9 00	11 00	3 50
4 L		5 35 - 9 10	14 55 -	17 45	18 30
4 Ch		5 35 - 9 10	14 55 -	17 45	18 30
"					
5 S		8 50 - 11 00			2 10
5 V		7 15 - 9 40	11 00	17 35	8 55
6 S		10 30 - 15 35	18 10 -	24 00	10 55
6 V	M 39	3 30 - 7 45	9 00	11 05	6 39
7		8 00 - 15 00			7 00