

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Specialtryck 2 till särtryck 110

Utkom från trycket
den 23.3.1959

Utgåva 2

Dbf

SÄRSKILDA SÄKERHETSFÖRESKRIFTER FÖR BANSTRÄCKOR MED FJÄRRBLOCKERING

Gäller fr o m den 31 maj 1959

Stockholm 1959

STATENS REPRODUKTIONSANSTALT

77259

Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan specialtrycket kompletterats.

Ä n d r i n g s t r y c k							
nr	gäller fr o m den	infört		nr	gäller fr o m den	infört	
		den	av			den	av
1	1.1.62	16.1.62	S	10			
2				11			
3				12			
4				13			
5				14			
6				15			
7				16			
8				17			
9				18			

Utdelningsplan

Detta specialtryck tilldelas personalen enl sf bedömning.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Anvisningar

Begreppsförklaringar

I. Översikt över vissa säkerhetsmedel

Art nr

Automatisk kortslutning av spårledning	1
Manuell kortslutning av spårledning	2
Spärrning genom fjärrtågklarare	3
Huvudprinciper för att skydda olika anordningar ..	4

II. Föreskrifter för användning av vissa anordningar

Instruktioner	11
Lokalomläggning av växel	12—13
Omläggning av växel med handvev	14
»Stopp» från huvudsignal i nödfall	15
Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrstyrd station	16
Telefoner	17

III. Undantag från och tillägg till säo

A. Allmänt

Allmänt om fjärrtågklararens uppgifter m m	21—25
§ 8. Signalers giltighet	31
§ 9. Signalredskap	32
§ 26. Vägskyddsanordning fungerar ej	33
§ 27. Linjen ofarbar	34
§ 29. Vagnuttagning	35—40
§ 29. A-fordonsfärd. § 33. B-fordonsfärd	46—56
§ 29. A-arbete	61—65
§ 31. Arbete eller ofarbart spår på fjärrstyrd station	66
§ 32. Skydd för personal, som arbetar i spår eller i farlig närhet därav	71
§ 33. C-fordonsfärd	72
§ 34. Underrättelser till personal på linjen	73—76
§ 35. Växling	80—82
§ 36. Order om extratåg och inställt tåg	83
§ 40. Bromsföreskrifter för tåg. § 45. Tågs iordning- ställande	84
§ 47. Inspektion på fjärrstyrd station	85
§ 49. Order till tåg och vagnuttagning	86—87

	Art nr
§ 50. Tågspår för tåg på fjärrstyrd station	88
§ 52. Huvudsignal på fjärrstyrd station är felaktig..	89
§ 58. Skydd för allmänheten på fjärrstyrd station ..	90
§ 59. Tåganmälan. § 60. Hinderanmälan	91
§ 63. Tågpersonals åtgärder före tågs avgång	92—93
§ 65. Avgångssignal	94—95
§ 70 och § 71. Tågpersonals åtgärder under tågs gång	100—104
§ 72. Klarering av ankommande tåg. § 74. Hinder för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll ..	107—109
§ 76. Rapportering av tågförsening	110
§ 77. Tågmötesändring. § 78. Tågföljdsändring	111—112
§ 79. Nytt möte	113
§ 81. Enkelspårsdrift	114
§ 83. Hjälpfordon behövs	115
§ 84. Backning av tåg på linjen	116
B. Undantag m m som gäller endast fjärrtågklarare ..	121—136
C. Undantag m m som gäller endast särskild ställverksvakt vid stationsmanövrering	141—145

IV. Åtgärder när fjärrblockeringen förklarats vara ur bruk

Övergång till tillämpning av enbart säo	151—154
Undantag från säo	155—159
Åtgärder när fjärrblockering åter skall tagas i bruk..	160

Bilaga 1. Instruktion för växling på lastplats vid fjärrblockeringssträcka

Bilaga 2. Utrustning med signalredskap och blanketter m m på fjärrstyrd station.

ANVISNINGAR

På bansträckor med fjärrblockering skall de föreskrifter i säo, som gäller för bansträckor med automatisk linjeblockering, tillämpas med de tillägg och ändringar, som framgår av detta specialtryck.

Det som angetts under rubriken »Anvisningar m m» i säo, gäller även i detta specialtryck. Beteckningen två streck i yttre marginalen används dock ej i specialtrycket. I hela specialtrycket avses med »kör» från huvudsignal även »kör varsamt». Förutom de förkortningar, som angetts i säo, används i detta specialtryck följande:

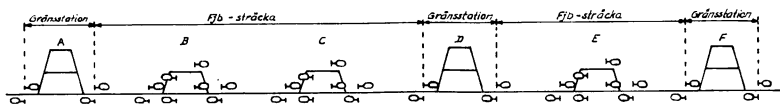
fjb	fjärrblockering,
fjbsträcka	fjärrblockeringssträcka,
fjst	fjärrstyrd station,
fjtkl	fjärrtågklarare.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

A. Tillägg till Säo § 1

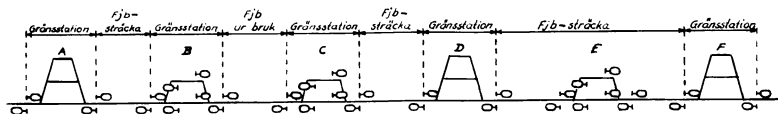
Fjärrblockering (fjb) = sådan anordning på bansträcka med automatisk linjeblockering, som möjliggör att flera stationers ställverk manövreras av en fjtkl antingen från ett fjärrställverk eller genom ställverksvakt på stationerna.

Fjärrblockeringssträcka (fjbsträcka) omfattar alla fjst och linjen mellan de två närmast varandra belägna stationer, där tkl tjänstgör (se nedanstående exempel). På fjbsträcka måste linjeblockeringen vara i bruk.



A, D och F = stationer, där tkl tjänstgör (gränsstationer till fjbsträcka).
B, C och E = stationer, där tkl ej tjänstgör (fjst).

Observera! När fjb förklarats vara ur bruk på någon sträcka, ändras fjbsträckans omfattning enl nedanstående principskiss.



A, B, C, D och F = stationer, där tkl tjänstgör (gränsstationer till fjbsträcka).

E = station, där tkl ej tjänstgör (fjst).

Fjärrtågklarare (fjtkl) = den tjänsteman, som manövrerar fjärrställverket.

Stationsmanövrering = manövrering av ställverket på fjst genom ställverksvakt, som på platsen utför manövrerna efter anvisning av fjtkl.

Genomgångsdrift = användning av endast huvudtågvägen på fjst. Infarts- och utfartssignaler fungerar automatiskt.

B. Undantag från säo § 1

§ 1:11. Fjärrstyrd station (fjst) = station på fjbsträcka, när tkl funktioner där övertagits av fjtkl. Trots att tkl ej tjänstgör på fjst, betraktas sådan station som bevakad.

§ 1:12. Enkelspårsdrift får anordnas utan att det andra spåret är avstängt från tågrörelse. Enkelspårsdrift kan anordnas samtidigt på båda spåren på ett dubbelspår.

§ 1:16. Kontrollstation. Gränsstation till fjbsträcka är kontrollstation i fråga om order, som gäller på den angränsande fjbsträckan.

I. ÖVERSIKT ÖVER VISSA SÄKERHETSMEDEL

Automatisk kortslutning av spårledning

1. En fjbstrecka är indelad i blocksträckor, var och en med huvudsignaler för båda tågriktningarna. Ej blott blocksträcka utan även fjst har spårledningar. Ett tåg skyddas genom att det kortsluter spårledningarna och därigenom automatiskt håller de huvudsignaler till »stopp», som gäller för infart till blocksträckan eller fjst.

Även fordon, som ingår i vut eller växling, kortsluter spårledningarna och skyddas därigenom på samma sätt som tåg.

Manuell kortslutning av spårledning

2. Spårledningen för en blocksträcka eller ett tågspår på fjst kortsluts, om de båda rälerna ledande förbinds med varandra. För att underlätta detta finns kontaktdon. Ett kontaktdon består av två magneter, som är inneslutna i cylinderformiga höljen och står i ledande förbindelse med varandra. Magneterna skall placeras på rälens huvud, sedan rost och annan beläggning skrapats bort.

För att säkerställa kortslutning skall rälerna förbindas med varandra på två ställen.

Spärrning genom fjärrtågklarare

3. Infarts- och utfartssignaler på fjst kan manuellt spärras i stoppställning av fjtkl, så att »kör» ej kan visas till avstängt spår.

Den blocksignal, som gäller för infart till den första blocksträckan på varje stationssträcka, kan manuellt spärras i stoppställning av fjtkl.

När fjtkl spärrar blocksignalen vid den station, *från* vilken körriktningen är inställd, går endast denna signal till »stopp».

När fjtkl spärrar blocksignalen vid den station (A), *mot* vilken körriktningen är inställd, går alla blocksignalerna till »stopp»; finns tåg på stationssträckan, går dock endast blocksignalerna mellan tåget och stationen A till »stopp».

Huvudprinciper för att skydda olika anordningar**4.**

Anordning	Skydd
Tåg, vut, växling	Automatisk kortslutning av spårledningen.
A-fordon B-fordon	Tillstånd av fjtkl, som spärrar sträckan.
C-fordon	C-fordonsföraren frågar fjtkl om tågläget.
A-arbete	Tillstånd av fjtkl, som spärrar sträckan. Manuell kortslutning av spårledningen. Stoppsignalering.
Arbete på fjst, om arbetet hindrar tåg	Tillstånd av fjtkl, som spärrar berört tågspår. Manuell kortslutning av spårledningen. Stoppsignalering.
Frånkoppling av kontaktledningen på linjen	Tillstånd av fjtkl, som spärrar sträckan.
Frånkoppling av kontaktledningen på fjst	Tillstånd av fjtkl, som spärrar berört tågspår.
Sådana arbeten i eller i farlig närhet av spår, som ej kräver tillstånd	Personalen frågar fjtkl om tågläget. Bevakning (om sådan ej bedömts obehövlig).

5—10. (Reservnummer)

II. FÖRESKRIFTER FÖR ANVÄNDNING AV VISSA ANORDNINGAR

Instruktioner

11. För manövrering av fjärrställverk gäller särskild instruktion.
För manövrering av ställverk på fjst gäller instruktion, som är intagen i tdtboken del A.

För växling på lastplats gäller instruktionen i bilaga 1.

Lokalomläggning av växel

12. Växel, som är *såväl centralt som lokalt omläggbar*, kan läggas om lokalt med ställare, som är placerad invid växeln. Omläggning kräver medgivande av fjtkl eller från det lokala ställverket.

När medgivande lämnas, tänds ett vitt ljus på lokalställaren.

Växeln läggs om lokalt genom att plus- eller minusknappen på lokalställaren hålls intryckt, tills växeln börjat röra sig. Under den tid växeln ej intar ändläge, är ljuset på ställaren släckt, varigenom man kan kontrollera, om växeln sluter eller ej.

När medgivandet till lokalomläggning återtages, släcks ljuset på lokalställaren.

13. Växel, som är *endast lokalt omläggbar*, är låst i normalläge antingen genom elektrisk låsanordning eller med en K-nyckel, som normalt sitter fastlåst i ett magnetlås. Omläggning kräver medgivande av fjtkl eller från det lokala ställverket.

Om växel är låst med K-nyckel, gäller följande. När medgivande lämnas, blir markeringsfönstret vid låset vitt, och nyckeln kan då tagas ur. Efter avslutad växling skall nyckeln sättas in i magnetlåset och vridas om. När detta gjorts och medgivandet till omläggning av växeln återtages, blir markeringsfönstret rött.

Omläggning av växel med handvev

14. Om växel på grund av något fel ej kan läggas om med lokalställare, skall växeln vevas om med en handvev, som förvaras i närheten av de yttersta växlarna. När veven tages ur sin hållare, bryts motorströmmen till växlarna. På växeldrivets finns en rödmålade lucka över ett hål, i vilket veven skall sättas in. Veven skall vridas om, tills en knäppning hörs i växeldrivets (ungefär 10 varv efter det att den anliggande tungan slutit).

När handveven ej längre behövs för växelomläggning, skall den åter sättas in i sin hållare och vridas ett kvarts varv. Detta

måste göras ordentligt, ty eljест sluter ej kontakterna, och då kan växeln ej läggas om centralt och huvudsignalerna ej visa »kör».

»Stopp» från huvudsignal i nödfall

15. Infarts- och utfartssignaler på fjst och blocksignaler till angränsande blocksträckor kan ställas till »stopp» med en strömbrytare, som finns på stationshusets eller ställverkshusets yttervägg.

Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrstyrd station

16. Vid stationshuset och vid utfartssignalerna finns tryckknappar, märkta »Stoppanmälan». Dessa används för att bekräfta, att tåg eller vut stannat. Av de tryckknappar, som sitter vid utfartssignalerna, får vilken som helst användas. Invid dessa knappar kan finnas lyktor med vitt sken, som blinkar, när tåg (vut) kommit in hinderfritt.

Telefoner

17. *Signaltelefon* finns vid infarts-, utfarts- och blocksignaler (utom vid blocksignal vid stationsgränsen). Vid utfartssignalerna och i vissa fall vid infartssignalerna finns en siren, som ljuder, när fjtkl önskar samtal.

När fjtkl ringts upp i signaltelefon, bryts samtalet automatiskt efter ca 7 sek. Den som ringer skall därför genast uppgge telefonapparatens nummer, tågnummer (vut, A-fordon e d), station eller stationssträcka.

När samtalet brutits, ringer fjtkl upp angiven telefonapparat. Vid vissa telefoner tänds därvid en lampa invid telefonen.

Signaltelefon är avsedd att användas av i första hand lokps, tbfh och tsm, A- och B-fordonsförare.

Bantelefon finns i banvaktstugor och vid telefonställen (med fasta apparater) utmed banan. Avståndet mellan telefonställen är högst 2 000 m.

Från bantelefon kan fjtkl nås genom att man slår siffran 0, om annat nummer ej angetts vid telefonen.

Bantelefon är avsedd att användas av i första hand ledare för arbetslag och C-fordonsförare.

Telefon för uppringning av fjtkl finns dessutom i expeditiionslokaler. Dessa är på fjst låsta med »fjbnyckel». Anvisningar för uppringning är anslagna vid alla telefonapparater.

18—20. (Reservnummer)

III. UNDANTAG FRÅN OCH TILLÄGG TILL SÄO

A. Allmänt

Allmänt om fjärrtågklararens uppgifter m m

21. Fjtkl övertar på fjst de uppgifter, som enl säo åligger tkl, om annat ej sägs. Fjtkl får utan inskränkning

besluta om ändring av tågs ordningsföljd,

anordna enkelspårsdrift,

bevilja bdisp,

bevilja fränkoppling av kontaktledningen,

besluta om påskjutning och återgående påloks gång.

22. Underrättelser m m, som enl säo skall lämnas till stf eller tkl, skall i fråga om fjst i stället lämnas till fjtkl.

23. Fjtkl är underordnad tl i tågledningsärenden och skall underrätta honom om tågläget i den ordning ti föreskrivit.

24. Fjtkl skall samråda med tkl på sådan gränsstation till fjbstrecka, som kan beröras av vidtagna dispositioner i fråga om tågexpedieringen.

Fjtkl skall underrätta tkl på gränsstation till fjbstrecka om tågmötes- och tågföljdsändring på stationssträcka intill gränsstationen genom uppräknig i tidsföljd av alla tåg, som berörs av den ändrade ordningsföljden. Uppräknigen skall börja med det sista och sluta med det första tåg, som går i rätt ordningsföljd. Tkl skall direkt i tamboken anteckna den angivna tågföljden och repetera denna för fjtkl.

Fjtkl skall dessutom underrätta tkl på gränsstation till fjbstrecka, när tåg skall ankomma dit eller avgå därifrån på högerspår och om alla extra anordningar på stationssträcka intill gränsstationen, såsom vut, växling på linjen, A- och B-fordon, A-arbeten.

25. Fjtkl kan beordra förare på tåg och vut ombesörja, att någon av tps eller tsm vid vut enl fjtkl anvisningar manövrerar ställverket på fjst (= stationsmanövrering) eller utför andra åtgärder. På tåg, som ej är enbemannat, skall föraren lämna detta uppdrag till tbfh eller, om särskild sådan ej finns, till bitrådet. Om fjtkl ej bestämt annat, skall fullgjort uppdrag anmälas till fjtkl.

§ 8. Signalers giltighet

31. (Tillägg till § 8:2—4) Infarts- och utfartssignaler, blocksignaler och försignaler gäller, förutom för tåg, även för vut. Blocksignaler gäller dessutom för växling.

§ 9. Signalredskap

32. (Tillägg till § 9:5) Bansignaltavla skall ha reflexbeläggning och får användas som nattsignal utan att förses med lykta med rött sken. Bansignaltavla, som är avsedd att fastgöras vid rälen, skall placeras inåt spåret.

§ 26. Vägskyddsanordning fungerar ej

33. (Undantag från § 26:1) Finns vägkorsningen på fjst, skall bevakningen ordnas av bm.

§ 27. Linjen ofarbar

34. (Tillägg till § 27:1) Den som upptäckt, att linjen är ofarbar, skall om möjligt även kortsluta spårledningen med kontaktdon.

§ 29. Vagnuttagning

35. (Undantag från § 29:1) Bdisp behövs endast för vut. Fler än två vut får förekomma samtidigt på en bdispsträcka.

36. (Undantag från § 29:4—5) Fjtkl meddelande till tsm att vut får börja, skall lämnas *omedelbart* innan fordonen förs ut. Tsm skall mot kvitto lämna Sl till lokps.

37. (Ersätter § 29:6) Tsm skall anmäla till fjtkl, att vut avslutats; på gränsstation till fjbsträcka skall tkl förmedla denna anmälan.

38. (Ersätter § 29:7) Om vut skall framföras på blocksträcka samtidigt med annan vut, på stationssträcka samtidigt med A- eller B-fordon eller över plats, där A-arbete pågår, skall tsm (tsm och småfordonsföraren) dessförinnan ha samrátt. Vid behov skall »sakta» visas mot annalkande fordon (småfordon).

39. (Tillägg till § 29:10) När vut stannat framför huvudsignal, som ej visar tydligt »kör», gäller föreskrifterna för tåg (art 101—102); om vut skjutes, får dock tsm i stället för föraren ringa upp fjtkl.

Anm. När vut framförs med handkraft, skall tsm ansvara för att rörelsen sker enl visade signaler.

För växling förbi *utfartssignal* krävs — oavsett om denna visar »stopp» eller »kör» — särskilt medgivande av fjtkl.

40. (Ersätter § 29:13) Vut får föras in på fjst utan vidare, om infartssignalen visar »kör». När vut stannat hinderfritt på fjst och utfartssignalen där visar »stopp», skall föraren — tsm när vut framförs med handkraft — tillämpa art 108.

41—45. (Reservnummer)

§ 29. A-fordonsfärd. § 33. B-fordonsfärd

Föreskrifterna om A- och B-fordonsfärd i säo (§ 29:1—7, § 29:15—19 och § 33:2—7) ersätts av följande.

46. Omedelbart innan *A- eller B-fordonsfärd* börjar, skall småfordonsföraren begära medgivande av fjtkl. Medgivande lämnas för högst *en* stationssträcka åt gången och för högst *en* timme, om ti ej medgett längre tid. När medgivande begärs, skall föraren uppgä

1) titel och namn,

2) fordonets beteckning,

3) färdsträcka,

4) behövlig tid.

A- och B-fordonsförare skall anteckna medgivande i färd- och arbetsboken.

47. A- och B-fordons axlar skall ej vara isolerade. (Tillförlitlig kortslutning av spårledningen kan dock ej påräknas.)

48. Vid A- och B-fordonsfärd skall småfordonsföraren medföra signalflagga eller handsignallykta, 8 knalldosor och 2 kontaktdon.

49. A- och B-fordon skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

50. Framför vägkorsning och andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas, skall A- och B-fordonsförare tillämpa säo § 29:17.

51. A- eller B-fordon får framföras efter tåg på samma stationssträcka; A-fordon dock endast om tåget har kunnat ges order här- om. Avståndet mellan tåg och A- eller B-fordon skall vara minst 200 m. Fjtkl skall upplysa småfordonsföraren om det tåg eller — om tåget går endast på del av stationssträcka — de tåg, som går närmast före småfordonet.

52. Sedan A- eller B-fordon förts ut på en stationssträcka, får denna ej upplåtas för tåg så länge småfordonet finns på stationssträckan. Under denna tid skall den blocksignal bakom småfordonet, som gäller för infart på stationssträckan, vara spärrad i stoppställning av fjtkl. Spärrningen får ej hävas, förrän småfordonsföraren anmält till fjtkl, att småfordonet förts undan från tågspåret.

53. A- och B-fordon skall ha förts undan från tågspår inom den medgivna tiden. Kan så ej ske, skall småfordonsföraren

1) kortsluta spårledningen,

2) stoppsignalera med knalldosor enl § 27:1; knalldosorna skall dock läggas på 400 m avstånd från småfordonet,

3) snarast därefter underrätta fjtkl.

Kortslutningen får ej hävas, och stoppsignalerna ej tagas bort, förrän fjtkl lämnat nytt medgivande till färd.

54. Om A- eller B-fordon skall framföras på en stationssträcka samtidigt med vut eller annat A- eller B-fordon, skall småfordonsförare och tsm dessförinnan ha samrátt. Fjtkl skall förvissa sig om att så skett, innan medgivande till färd lämnas. Vad här sagts gäller även vid A-arbete, om arbetsplatsen berörs av A- eller B-fordonsfärd.

Vid behov skall »sakta» visas mot annalkande fordon (småfordon).

55. Omedelbart innan A- eller B-fordon förs in på fjst skall småfordonsföraren begära tillstånd härtill av fjtkl. Visar infartssignalen »kör», får dock småfordonet föras in utan vidare. Fjtkl kan uppdra åt småfordonsföraren att trycka in tryckknapp för stopp-anmälan.

56. A- eller B-fordon får ej utan medgivande av fjtkl ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på fjst.

När A- eller B-fordon ställts upp på tågspår på fjst, skall småfordonsföraren kortsluta spåret. Kortslutningen får ej hävas, förrän omedelbart innan småfordonet skall föras undan från spåret.

A- eller B-fordon, som ej används och är lämnat utan tillsyn, skall vara låst och stå hinderfritt från spår eller på ett av trafik oberört spår.

57—60. (Reservnummer)

§ 29. A-arbete

Föreskrifterna om A-arbete i säo (§ 29:1—7 och § 29:23) ersätts av följande.

61. *Omedelbart innan A-arbete (även byte eller lösgörande av enstaka räl) börjar*, skall tsm begära medgivande av fjtkl. Härvid skall tsm uppge

1) titel och namn,

2) numret på den närmaste blocksignalen på båda sidor om arbetsplatsen,

3) behövlig tid.

Tsm skall anteckna medgivande i färd- och arbetsboken.

Fjtkl skall spärra de blocksignaler, som gäller för infart på stationssträckan, i stoppställning och meddela tsm att så skett.

Sedan tsm fått meddelande från fjtkl att blocksignalerna spärrats, skall han på båda sidor om arbetsplatsen

- 1) kortsluta spårledningen,
- 2) sätta ut en bansignaltavla på minst 400 m avstånd.

62. Fjtkl får medge, att A-arbete börjar efter tåg eller vut, innan tåget (vut) lämnat stationssträckan, under förutsättning att föraren på tåget (tsm vid vut) kan underrättas härom. I detta fall skall fjtkl spärra endast blocksignalen vid den station, varifrån tåget (vut) går ut på sträckan; detta skall göras så snart tåget (vut) passerat blocksignalen. *Tsm för A-arbetet skall ovillkorligen kortsluta spårledningen, innan tåget (vut) har lämnat den blocksträcka, där arbetet skall börja.* Arbetet får börja, sedan bansignaltavlorna satts ut.

Enstaka räl får lösgöras omedelbart efter tåg (vut) utan att föraren (tsm vid vut) underrättas härom. Övriga åtgärder enl denna art skall vidtagas.

63. Om vut, A- eller B-fordon skall framföras över plats, där A-arbete pågår, skall tsm för vut resp småfordonsföraren och tsm för A-arbetet dessförinnan ha samrátt.

64. När arbetet avslutats och banan gjorts klar för tåg, skall tsm

- 1) ta bort bansignaltavlorna,
- 2) häva kortslutningen,
- 3) underrätta fjtkl.

65. När kontaktledningen skall kopplas från i samband med A-arbete, gäller säo § 30.

§ 31. Arbete eller ofarbart spår på fjärrstyrd station

§ 31:1—2 ersätts av följande.

66. Föreskrifterna för A-arbete (art 61—65) gäller även vid sådant arbete på fjst, som kan hindra tåg eller växling. När medgivande till arbete begärs, skall tsm dock uppge — i stället för de blocksignaler, som står närmast arbetsplatsen — den station och det spår, där arbete skall äga rum. Tsm skall på båda sidor om arbetsplatsen

- 1) kortsluta spårledningen,
- 2) placera bansignaltavlorna i det berörda spåret.

Den som upptäcker att tågspår på fjst är ofarbart eller i försvagat skick, skall ställa infartssignalerna till »stopp» med strömbrytare, som finns vid stationshuset eller ställverkshuset, och underrätta fjtkl.

67—70. (Reservnummer)

**§ 32. Skydd för personal, som arbetar i spår
eller i farlig närhet därav**

71. (Undantag från § 32:1—2) Arbete på linjen eller på fjst skall anmälas till fjtkl, som lämnar underrättelser enl § 34:1.

§ 33. C-fordonsfärd

72. § 33:2 ersätts av följande.

Omedelbart innan C-fordonsfärd börjar, skall småfordonsföraren anmäla färden till fjtkl. Anmälan får avse högst *en* stationssträcka åt gången och högst *en* timme, om ti ej medgett längre tid.

Fjtkl skall lämna underrättelser enl § 34:1.

Anm 1. När C-fordonsfärd skall börja på linjen, får färden ske till närmaste telefonställe utan anmälan. Härvid skall särskild försiktighet iakttas.

Anm 2. Om flera C-fordon skall framföras samtidigt efter varandra, behöver endast *en* av småfordonsförarna anmäla färd. Denne skall delge övriga småfordonsförare erhållna underrättelser.

§ 34. Underrättelser till personal på linjen

73. (Undantag från § 34:1) Fjtkl lämnar ej underrättelser till B-fordonsförare. Underrättelse till arbetande personal och C-fordonsförare lämnas ej om enkelspårsdrift och återupptagen dubbel-spårsdrift.

74. § 34:2 gäller ej.

75. (Undantag från § 34:3) Fjtkl underrättar vägvakter m fl, dock ej om enkelspårsdrift och återupptagen dubbelspårsdrift.

76. (Undantag från § 34:6) Order till lokps ges ej om enkelspårsdrift och återupptagen dubbelspårsdrift.

77—79. (Reservnummer)

§ 35. Växling

80. (Undantag från vxi, art 2:2) Vid växling på fjst är tbfh växlingsledare, om annat ej föreskrivits.

81. (Ersätter § 35:7) För växling förbi *utfartssignal* krävs — oavsett om denna visar »stopp» eller »kör» — särskilt medgivande av fjtkl.

När tåg skall ankomma till eller avgå från fjst, får växling ske samtidigt endast om växlingen äger rum på spår, varifrån fordon genom skyddsväxel hindras komma in i tågvägen.

82. (Tillägg till § 35:8) Sedan växlingsledaren efter avslutad växling sett till, att avställda vagnar bromsats eller förstängts, skall han anmäla detta till fjtkl. Om fordon i undantagsfall skall avställas på tågspår, skall fordonen låsas med godkänd låsanordning.

§ 36. Order om extratåg och inställt tåg

83. (Undantag från § 36:6) Order skall ej ges till tps om möte med återgående pålok.

§ 40. Bromsföreskrifter för tåg. § 45. Tågs iordningställande

84. (Tillägg till § 40:2) Om bromsvikten i ett tåg ej motsvarar det föreskrivna bromstalet, skall tbfh, efter samråd med fjtkl, ge lokps order på bl 670.17.

(Undantag från § 45:1—2) På fjst skall tbfh överta tkl åtgärder vid tågs sammansättning och utföra bromsprov.

§ 47. Inspektion på fjärrstyrd station

85. (Undantag från § 47:8) Ti får efter samråd med biö flytta över inspektionen av bangården på fjst till banavdelningen, även om inspektionen härigenom ej kommer att utföras dagligen.

§ 49. Order till tåg och vagnuttagning

86. (Undantag från § 49:1—2) Order till tps m fl får av fjtkl ges muntligt i telefon.

Vid stationsmanövrering får ställverksvakt förmedla order mellan fjtkl och tps m fl.

Order får skrivas ned på S10, även om annan S-blankett föreskrivs i säo.

87. (Tillägg till § 49: 7) Om order, som gäller fjst eller linje på fjbsträcka, måste ges på gränsstationen till fjbsträckan, får tkl där ombesörja kontroll av ordergivningen även genom fjtkl.

När fjtkl ger order direkt till tps, behövs ej någon kontroll av ordergivningen.

§ 50. Tågspår för tåg på fjärrstyrd station

88. (Undantag från § 50: 2) På fjst får tåg tagas in på ändrat tågspår utan ordergivning eller signalering.

§ 52. Huvudsignal på fjärrstyrd station är felaktig

89. § 52: 1—4 gäller ej på fjst. I stället gäller art 101—102 och, när särskild ställverksvakt tjänstgör på fjst, art 145.

§ 58. Skydd för allmänheten på fjärrstyrd station

90. § 58 gäller på fjst, endast om ti föreskrivit detta.

§ 59. Tåganmälan. § 60. Hinderanmälan

91. § 59 och § 60 gäller ej.

§ 63. Tågpersonals åtgärder före tågs avgång

92. (Tillägg till § 63: 1) Förare skall medföra S10 och »fjbnyckel».

93. (Undantag från § 63: 2—3) På fjbsträcka och på gränsstation, varifrån tåg skall gå in på fjbsträcka, bortfaller all möteskontroll av tps.

§ 65. Avgångssignal

94. (Ersätter § 65: 2 a—b) På bevakad station skall »avgång» till tåg, som skall gå in på stationssträcka med fjb, ges sålunda:

till *genomfartståg*:

»avgång» ges ej;

till *tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll*:

på station, där tkl tjänstgör: »avgång» ges av tkl;

på fjst: »avgång» ges av tbfh, dock endast till tåg, som stannat.

95. (Undantag från § 65: 2 c) När »avgång» skall ges på fjst, skall signalen ges av tbfh.

96—99. (Reservnummer)

§ 70 och § 71. Tågpersonals åtgärder under tågs gång

100. (Tillägg till § 70: 3) När tåg går in på eller lämnar fjbsträcka, skall förare och biträde utväxla meddelande härom.

Åtgärder när tåg stannat framför huvudsignal, som ej visar »kör»

§ 70: 9—10 och § 71: 1—3 ersätts av följande.

101. Har tåg stannat framför infarts- eller utfartssignal på fjst eller blocksignal, därför att signalen ej visar »kör», skall föraren ringa till fjtkl efter högst 2 min vid infartssignal och blocksignal och efter ca 10 min vid utfartssignal. Känner fjtkl ej till hinder, får han medge, att tåget passerar huvudsignalen.

Anm. Visar blocksignalen närmast en fjst ej »kör», när förare enl denna art ringer till fjtkl om utfartssignal, skall han uppges även detta. Fjtkl får då lämna medgivande för båda signalerna samtidigt.

Får föraren ej svar, får tåget efter 15 min passera infarts- eller blocksignal. *Tåg får däremot ej utan medgivande passera utfartssignal, som ej visar »kör».*

102. a) När tåg vid fjst passerat *infartssignal*, som ej visat »kör» gäller följande, oavsett om föraren fått medgivande att passera in-

fartssignalen eller ej. Tåget skall stanna framför närmaste växel, och föraren skall ombesörja inspektion av infartstågvägen. Därefter får tåget fortsätta in på stationen med högst 10 km/tim.

b) När tåg passerat *blocksignal*, som ej visat »kör» gäller följande, oavsett om föraren fått medgivande att passera blocksignalen eller ej. Hastigheten får ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/tim. När hela tåget kommit in till nästa station, skall föraren anmäla detta till fjtkl.

c) När tåg på fjst efter medgivande passerat *utfartssignal*, som ej visat »kör», skall föraren ombesörja inspektion av utfartstågvägen. Därefter får tåget avgå, men hastigheten till stationsgränsen får vara högst 10 km/tim.

Åtgärder när tåg stannat av opåräknad anledning men kan föras vidare

103. (Tillägg till § 70) Förare på tåg, som stannat på linjen eller på fjst av opåräknad anledning (t ex lokskada), men som kan fortsätta, skall snarast underrätta fjtkl och uppge den tid, som tåget beräknas bli stående.

104. Tbfh skall underrätta fjtkl, så snart han uppmärksammar, att tåget uppehåll på grund av trafikutbyte måste överskridas med mer än 5 min.

105—106. (Reservnummer)

§ 72. Klarering av ankommande tåg. § 74. Hinder för genomfartståg och tåg med behovsupphåll

107. (Undantag från § 72: 2, § 74: 2, § 74: 3 d och § 74: 4) Stoppsignal ges ej till tåg, som skall göra uppehåll på fjst.

108. När tåg stannat på fjst och utfartssignalen där visar »stopp», skall föraren ombesörja, att någon av tryckknapparna för stoppanmälan (jfr art 16) trycks in minst 3 sek för att därigenom bekräfta, att tåget stannat. Om tåg har förts förbi infartssignal i stoppställning, skall föraren i stället per telefon anmäla till fjtkl, att tåget stannat.

109. (Ersätter § 72: 5) Tåg med fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte får avgå från fjst utan att ha stannat, om utfartssignalen visar »kör».

§ 76. Rapportering av tågförsening

110. (Ersätter § 76) Tkl skall rapportera tågförsening till tl, fjtkl och driftcentral i den omfattning, som ti föreskrivit.

§ 77. Tågmötesändring. § 78. Tågföljdsändring

111. (Ersätter § 77 och § 78: 1—2) Skall tågs ordningsföljd ändras, gör fjtkl detta genom att leda tågen med huvudsignalerna.

112. Tågs ordningsföljd får ej ändras genom kvo eller tågföljdsorder förbi gränsstation till fjbsträcka.

§ 79. Nytt möte

113. (Tillägg till § 79) När möte (möteskontroll) vid tågförsening uppkommit på gränsstation till fjbsträcka, skall tkl utan order från tl ombesörja S9 till tps.

§ 81. Enkelspårsdrift

114. (Ersätter § 81) Fjtkl får anordna enkelspårsdrift och återuppta dubbelspårsdrift utan att order härom behöver ges till tps.

§ 83. Hjälpfordon behövs

115. (Undantag från § 83: 1) Vid stoppsignalering med knalldosor får knalldosorna på vardera sidan om tåget läggas på ca 400 m avstånd.

(Ersätter § 83: 2) Tbflh skall *själv* begära hjälpfordon enl S13 hos fjtkl. När knalldosor lagts ut enl mom 1, skall tbflh ombesörja, att detta anmäls till fjtkl. Innan hjälpfordon anlant, får tåget ej sättas igång och stoppsignalerna ej tagas bort, förrän tbflh fått medgivande härtill av fjtkl.

§ 84. Backning av tåg på linjen

116. (Ersätter § 84: 2) Tåg får ej backa på stationssträcka, där bdisp eller A-arbete finns efter tåget eller där A-fordon framförs efter tåget eller där föraren anser, att backning kan medföra fara.

117—120. (Reservnummer)

B. Undantag m m som gäller endast fjärrtågklararer

121. När fjtkl medger växling på fjst, skall han samtidigt frige väx-larna för lokal omläggning. Härigenom säkerställs, att infarts- och utfartssignalerna på fjst visar »stopp» (jämför art 81).

122. Fjtkl skall spärra berörd sträcka, *innan han lämnar medgi-vande till*

A-arbete,
frånkoppling av kontaktledningen över tågspår på linjen,
A-fordonsfärd,
B-fordonsfärd.

Fjtkl skall spärra berört tågspår, när han lämnar medgivande till

sådant arbete på fjst, som utgör hinder för tåg, eller frånkoppling av kontaktledningen över tågspår på fjst.

Fjtkl skall dessutom spärra berörd sträcka (berört tågspår), när han underrättats om att tågspår på linjen eller fjst är ofarbart eller i sådant skick, att hastigheten måste vara lägre än banans sth, när han fått begäran om hjälpfordon till tåg, som stannat på linjen, eller när tåg påskjutes på del av stationssträcka.

Spärrning får ej hävas, förrän fjtkl fått anmälan att sträckan (tågspåret) kan upplåtas för tåg. Spärrning vid frånkoppling av kontaktledningen avser dock endast fordon med uppfälld ström-avtagare.

123. (Undantag från § 21:3) Fjtkl behöver ej skriva ned ett med-delande.

Fjtkl skall anteckna extratåg och andra anordningar på så-dant sätt, att han har överblick däröver och kan lämna behövliga uppgifter till tkl, som skall tjänstgöra, när fjb är ur bruk. I största möjliga utsträckning skall fjtkl göra anteckningen på det grafiska tdtbladet till tågtidskrivaren och eljest i tklbok.

124. (Tillägg till § 28:5) När fjtkl får besked om att hastighets-nedsättning behövs, skall han ombesörja order till lokps på tåg och vut.

125. (Undantag från § 36:2, 4 och 7) Fjtkl skall på S6 kvittera S4 och S5 för tåg, som berör fjbsträcka. Kvitteringen inskränks dock till tågnummer, dag och sträcka.

126. (Undantag från § 51:2) Huvudsignal får ställas till »kör» utan att tidsbegränsningen i § 51:2 iakttages.

127. (Tillägg till § 51:6) Detta mom gäller även vut.

Åtgärder när huvudsignal ej kan visa »kör»*Undersökning av orsaken*

128. När fjtkl får besked av förare, att tåg eller vut stannat framför huvudsignal, som visar »stopp», felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller är släckt, skall fjtkl söka utröna orsaken till eventuellt fel. Han skall:

i fråga om infarts- eller utfartssignal

1. Kontrollera på spårplanen, att gjorda manövrer varit riktiga.
2. Undersöka om fordon finns i tågvägen eller om denna är upptagen av småfordon eller arbete, för vilket spårledningens kortslutits.
3. Koppla in »Totalindikering» för kontroll av att växlarna ligger rätt och att motriktade signaler visar »stopp» och för lokalisering av de felaktiga funktionerna i övrigt.

i fråga om blocksignal

1. Kontrollera, att blocksignaler för rörelse i motsatt riktning visar »stopp».
2. Kontrollera, att gjorda manövrer varit riktiga.
3. Undersöka om tåg, vut eller växlingssätt finns på blocksträckan eller om denna är upptagen av småfordon eller A-arbete, för vilket spårledningen kortslutits.
4. Koppla in »Totalindikering» för att om möjligt lokalisera de felaktiga funktionerna.

Undersökning av tågläget, när blocksignal avses

129. Fjtkl får ej lämna ett tåg (01) tillstånd att passera en blocksignal, som ej visar »kör», förrän han övertygat sig om läget för dels det tåg, som gått närmast före 01 — oavsett riktningen — dels det tåg, som skall gå närmast efter 01 i motsatt riktning. Fjtkl skall härvid ta hänsyn till eventuella tågmötes- och tågföljdsändringar.

Fjtkl får ej lita på indikeringarna på spårplanen utan skall förvissa sig om tågläget genom att stoppa berörda tåg för samtal med föraren. Fjtkl skall härvid även skaffa sig besked av föraren på det tåg, som gått närmast före 01, att alla fordon medförs. Tror fjtkl, att tåg i samma riktning som tåg 01 redan har lämnat fjbsträckan eller att tåg i motsatt riktning ej har kommit in på denna, skall han genom samtal med tkl på gränsstationen till fjbsträckan övertyga sig härom.

Anm. Vad i denna art sagts om tåg, gäller i förekommande fall även vut.

Körtillstånd till föraren

130. Sedan fjtkl sökt förvissa sig om att hinder ej finns, får han lämna föraren medgivande att passera huvudsignalen fram till nästa huvudsignal. Fjtkl skall även underrätta föraren om orsaken till att »kör» ej visas (eventuellt att orsaken ej är känd).

När tåg eller vut skall passera *blocksignal*, som ej visar »kör», skall fjtkl dessutom beordra föraren att anmäla, när tåget (vut) kommit in till nästa fjst.

Om förare på tåg eller vut, som stannat framför *utfartssignal*, meddelat att ej heller blocksignalen visar »kör», får fjtkl samtidigt med medgivandet att passera utfartssignalen lämna motsvarande medgivande för blocksignalen, sedan han tillämpat de föreskrifter, som gäller för blocksignal.

Åtgärder för att avhjälpa fel

131. Fjtkl skall snarast möjligt underrätta i förväg bestämd signalreparatör om fel, som ej är känt av denne. Signalreparatören skall snarast meddela fjtkl orsaken till felet och tidpunkten när det beräknas vara avhjälpt.

Ytterligare åtgärder

132. Om fjtkl så anser lämpligt, kan han beordra stationsmanövrering, när infarts- eller utfartssignal ej fungerar riktigt och förklara fjb ur bruk, när blocksignal ej fungerar riktigt.

*Åtgärder när fjtkl ej kan manövrera ställverk på fjst**Undersökning av orsaken*

133. Fjtkl skall genom att koppla in »Totalindikering» söka lokalisera felet och vidta åtgärder för att avhjälpa det.

Stationsmanövrering genom tps

134. Fjtkl skall beordra föraren på det tåg (eller den vut), som finns på eller först kommer till fjst, att ombesörja omkoppling till stationsmanövrering. För detta ändamål får den på fjst plomberade K15-nyckeln användas. Om möjligt skall genomgångsdrift på fjst ordnas.

135. När fjtkl ej kan manövrera ställverket på fjst, får han ej lämna medgivande till något tåg (eller någon vut) att passera infartssignal, som ej visar tydligt »kör», förrän tågvägen inspekterats. Han skall beordra föraren ombesörja, att någon av tps (eller tsm vid vut) inspekterar tågvägen och, om möjligt, ställer signalen till »kör» och i övrigt manövrerar ställverket enl fjtkl anvisningar.

Stationsmanövrering genom särskild ställverksvakt

136. Om fjtkl så anser lämpligt, kan han ombesörja stationsmanövrering genom särskild ställverksvakt.

137—140. (Reservnummer)

**C. Undantag m m som gäller endast särskild
ställverksvakt vid stationsmanövrering**

141. Ställverksvakt är direkt underordnad fjtkl.

142. Ställverksvakt får manövrera ställverket eller vidta andra åtgärder, endast efter order av fjtkl i varje särskilt fall och enl dennes anvisningar.

143. (Tillägg till § 54: 2 och § 55: 2) Ställverksvakt är tågvägsklar-
görare och tågvägsinspektör, om särskild tjänsteman ej beordrats
härtill.

144. (Undantag från § 49: 2) Ställverksvakt, som förmedlar order från fjtkl till tps m fl, skall underteckna order på S-blankett med fjtkl namn jämte sitt eget. När order getts till tps, skall ställverks-
vakt anmäla detta till fjtkl.

145. (Ersätter § 52: 1 och 4) Om infartssignal ej kan visa tydligt »stopp», skall ställverksvakten sätta upp hjälpsignalmedel.

146—150. (Reservnummer)

IV. ÅTGÄRDER NÄR FJÄRRBLOCKERINGEN FÖRKLARATS VARA UR BRUK¹⁾

Övergång till tillämpning av enbart säo

151. Fjtkl skall beordra tkl att tjänstgöra på berörda stationer och ombesörja order till tps (lokps och tsm vid vut) på S10 att fjb är ur bruk. I ordern anges, om den automatiska linjeblockeringen är i bruk eller ej.

152. Överlämning skall ske mellan fjtkl och tkl omedelbart innan stationens ställverk kopplas in.

153. Fjtkl skall beordra tkl att koppla in stationens ställverk. Tkl skall kontrollera, att infarts- och utfartssignalerna visar »stopp».

154. Fjtkl skall, sedan han vidtagit åtgärder enl art 129, andra stycket, lämna besked om tågläget till tkl på berörda stationer (B och C) enl följande formulering:

»Tåg 00 finns nu i B (mellan X och B). Intet hinder för tåg 00 från B till C.»

Undantag från säo

Spårändring

155. (Undantag från § 50:2) På station, där uppgiften i tdt om signalbild och tågspår är inramad, får tåg tagas in på ändrat tågspår utan ordergivning eller signalering.

Tåganmälan

156. (Undantag från § 59:5) När det i ordern enl art 151 angetts, att den automatiska linjeblockeringen är ur bruk, behöver in- anmälan ej lämnas för det tåg, som senast gått medan linjeblockeringen var i bruk.

¹⁾ Förklaring

1. Fjtkl kan förklara fjb ur bruk,

a) när blocksignal ej fungerar riktigt,

b) när han ej kan manövrera ställverk på fjst och han ej anser sig böra beordra stationsmanövrering.

2. Att fjb förklaras ur bruk innebär, att detta specialtryck, utom kap IV, sätts ur kraft och att säo gäller. Eftersom den automatiska linjeblockeringen i fallet 1 b) kan vara i eller ur bruk, måste fjtkl alltid, när fjb tages ur bruk, ange om den automatiska linjeblockeringen fungerar, varvid säo föreskrifter för bansträckor med automatisk linjeblockering gäller, eller om den är ur bruk, varvid säo föreskrifter för bansträckor utan automa- tisk linjeblockering gäller.

Ändring av tågs ordningsföljd

157. (Undantag från § 77: 2 och § 78: 1) Tkl får ändra möte enl § 77: 2 a, anm, och tågföljden enl § 78: 1, anm.

Åtgärder när station skall lämnas tillfälligt obevakad

158. (Undantag från § 48: 4, § 70: 9 c och § 71: 1) Station får lämnas obevakad, även om utfartssignal på grund av beroende med närmaste blocksignal ej kan visa »kör». I ordern på S11 skall anges, att utfartssignalen ej visar »kör». Förare skall kontrollera, att växlarna i utfartstågvägen ligger rätt och att spåret är hinderfritt. Tågets hastighet mellan utfartssignalen och stationsgränsen får ej överstiga 10 km/tim. På linjen behöver i detta fall de i § 70: 9 c angivna hastighetsbegränsningarna ej iakttagas.

Telefonsamtal

159. Telefonsamtal med tkl måste i viss utsträckning förmedlas av personalen vid fjärrställverket.

Åtgärder när fjärrblockering åter skall tagas i bruk

160. Tl skall efter samråd med fjtkl bestämma, när fjb skall tagas i bruk och underrätta tkl på berörda stationer — även ordergivnings- och kontrollstationer — härom. Till tkl på gränsstationerna och mellanliggande stationer på den sträcka, där fjb är ur bruk, skall tl även lämna uppgift om det tåg (03), som sist går, när fjb är ur bruk. För detta tåg skall, även om den automatiska linjeblockeringen varit i bruk, in-anmälan lämnas till såväl närmaste bakomliggande bevakade station som fjtkl.

Överlämning skall ske mellan tkl och fjtkl.

Tkl tjänstgöring får upphöra och fjtkl får skifta till fjärrmanövrering, när »03 in i N» anmälts.

BILAGA 1**INSTRUKTION FÖR VÄXLING PÅ LASTPLATS VID
FJÄRRBLOCKERINGSSTRÄCKA****I. Följande anordningar ingår i säkerhetsanläggningen.**

Vid växel i tågspåret: ett växeltunglås med dubbelt kontrollås och ett dubbelt kontrollås på växelstället.

Vid skyddsväxel eller spårspärr: ett enkelt kontrollås.

På reläskåpet: ett kontaktlås K16, ett magnetlås med K-nyckel och en lampa märkt »Linjen fri».

II. Vid växling skall följande åtgärder vidtagas

Om tåget (eller vut) finns på tågspåret

1. Tåget (vut) stoppas framför växeln i tågspåret, så att något hjulpar står på den spårledning, som går genom växeln vid reläskåpet. Växlingsledaren skall därefter begära medgivande till växling av fjtkl.
2. Sedan det konstaterats, att lampan »Linjen fri» lyser, låses kontaktlåset K16 upp med den K16-nyckel, som växlingsledaren medfört.
3. K-nyckeln toges ur och används för att frigöra växlar och spårspärrar, vilket sker genom att låsa upp kontrollåsen i växeltunglås och på växelställ i nu nämnd ordning.
4. Efter avslutad växling förfäres i omvänd ordning. Växlingsledaren skall per telefon snarast anmäla till fjtkl, att K16-nyckeln tagits ur och finns i hans förvar och att hinder ej finns för tågs gång förbi platsen.

Om tåget (eller vut) finns på sidospår

1. Växlingsledaren skall begära medgivande till växling av fjtkl.
2. Under förutsättning att lampan »Linjen fri» är tänd, låses kontaktlåset K16 upp.
3. K-nyckeln toges ur och används för att frigöra växlar och spårspärrar, vilket sker genom att låsa upp kontrollåsen i växeltunglås och på växelställ i nu nämnd ordning.
4. Efter avslutad växling låses växlarna i normalläge och K16-nyckeln toges ur. Växlingsledaren skall snarast anmäla till fjtkl, att växlingen avslutats.

-
- III. Kontaktlåset K16 får ej låsas upp, när lampan »Linjen fri» är släckt, enär detta skulle medföra, att blocksignalerna går till »stopp».

BILAGA 2**UTRUSTNING MED SIGNALREDSKAP OCH BLANKETTER M M
PÅ FJÄRRSTYRD STATION**

På varje fjst skall finnas

a) *de signalredskap*, som enl säok § 9 skall finnas på bevakad station;

b) följande *särtryck*:

Säkerhetsordning (str 110) med specialtrycken 1 och 2,
Bromsföreskrifter (str 112),
Växlingsinstruktion (str 113),
Vägvaktsinstruktion (str 114); endast om vägskyddsanordning kan komma att manövreras från fjst,
Hjälpberedskap (str 116),
Allmän eldriftsinstruktion med skyddsföreskrifter (str 510) och Eldriftsinstruktion om frångiljarmanövrer och skyddsföreskrifter för driftplatser (str 511);

c) följande *blanketter*:

alla S-blanketter (S3 och S7 dock endast vid behov),
tågordning för driftplats (bl 674.16),
säkerhetsplan (säpl) (bl 672.1), som upprättas för det fall att tkl skall tjänstgöra på stationen,
tambok (bl 674.18),
tklbok (bl 674.20),
åtgärder vid tågmissöde (bl 676.4),
anslaget »Förbandslåda» (bl 182.1),
instruktion för nödförkoppling av kontaktledning/anvisningar för kontaktledningsnätet (bl 520.2),
vägförteckning enl str 116, art 36 b, och förteckning över vakter, som skall underrättas m m,
S-pärm (bl 672.4),
tkl orderpärm (bl 674.1),
telegramblanketter;

d) dessutom skall finnas:

kontrollåsnycklar i reserv (plomberade med blyplomb),
två vagnförstängare (låsanordning enl säok § 29: 10),
två bromsskor,
fyra kontaktdon för kortslutning av spårledning,

förbandsmateriel enl str 116 (på fjst, som i str 102 ej är betecknad som klassificerad station eller trafikplats, skall finnas en med plyplomb plomberad förbandslåda nr 2 med sedacefen i stället för med morfin),

en sjukbår,

två filter,

tdtboken, del A och B,

grafisk tdt,

stämplar för säkerhetstjänsten,

uppgift på telefonnummer och anvisningar för telefonering.

ÄNDRINGSTRYCK 1

TILL

SPECIALTRYCK 2

TILL

SÄRTRYCK 110

(Detta blad skall förvaras sist i specialtryck 2 till särtryck 110)

Omtryckta sidor

Sidorna 3—4, 7—8, 9—10, 11—12, 15—16, 17—18, 19—20, 23—
24, 25— 26, 27—28, 35—36.

Kontrollera att ändringstrycket omfattar dessa sidor!