

KUNGL
JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Drifttjänstbyrån
Dnr nr 80721
Sgr 555, 650

Öd, Öib, Öim, Öis, Öit, U, Ebr, Ebr, Ekbr,
Fsbr, Mbr, Tbr, Bbk, Press, Dc I-IV, VIII,
Alla Sf, Jv insp Vov, TGOJ, Yil, SJMF,
KPF, SJBF, SIF, Mbr 1

Stockholm 17.3.1958

Dc V

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN JÄRNVÄGSBYRÅN Dnr Jc 147 19 MRS 1958		

Fjärrblockering, Kiruna malmbangård - Vassijaure

Styrelsen har fastställt specialtryck 5 till säkerhetsordning (str 110), "Särbestämmelser för bansträckan Kiruna malmbangård - Vassijaure, som är utrustad med fjärrblockering". Specialtrycket gäller fr o m 1.6.1958. Från denna dag skall "Tillägg A till säkerhetsordningen vid statens järnvägars normalspåriga bandelar" ej gälla på bansträckan Kiruna malmbangård - gränsen mot Norge.

Specialtryck 5 består av lösblad, som lämpligen bör förvaras i tidtabellsboken. Specialtrycket kommer att distribueras från Bbk.

Rälsbussfordon av klass B får enligt föreskrifter i specialtrycket inte framföras på bansträckan Kiruna malmbangård - Vassijaure och fyrhjulig motordressin får ej gå som tåg på denna sträcka. För sjuktransporter med motordressin torde Ni inkomma med förslag till behövliga undantagsföreskrifter.

Snåfordon, som kan framföras som A- eller B-fordon, skall ha hjulaxlarna oisolerade. Nu befintlig isolering skall förbikopplas enligt anvisningar, som lämnas senare av styrelsen. Förbikopplingen bör dock kunna brytas manuellt.

Tidtabellsblad till tågtdskrivaren kommer t v att tillhandahållas av Ebr.

Instickslås till expeditiionslokaler och skåp på bangårdarna samt

de s k fjb-nycklarna skall vara av Läsbolagets, Eskilstuna, fabrikat, med nyckelbeteckning 10-55443, och skall anskaffas av Eder. Föreskrifter för nycklarnas förvaring på loken torde utfärdas av Eder.

Bansignaltaflor och kontaktdon för kortslutning av spårledningen kan rekvireras från Ebr.

I föreskrifterna har icke angetts befogenhet för biträde till fjärrtågklarare. Då någon tids erfarenhet runnits ifråga om arbetsfördelningen i fjärrställverket, emotses förslag till ev behövliga föreskrifter i detta hänseende.

Specialtrycket skall genom vederbörande sf försorg i personliga exemplar tilldelas all berörd personal, som kan komma att fullgöra tjänst på fjärrblockeringssträckan. I specialtrycket har ej intagits någon uppgift om kunskapsfordringar. Av specialtryckets rubriker framgår dock i vilken utsträckning kännedom erfordras ifråga om föreskrifterna i kapitlet "Föreskrifter för olika personalgrupper". All personal skall därutöver kunna föreskrifterna i kapitlet "Allmänna föreskrifter" och "Åtgärder när fjärrblockeringen förklarats vara ur bruk". Fjtkl skall känna till föreskrifterna för samtliga personalgrupper.

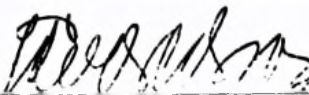
Behövliga åtgärder för personalens utbildning skall vidtas av Eder.

Särskild anteckning om utbildning i detta specialtryck skall göras på bl 290.5. Personalledare skall se till, att ingen beordras tjänstgöra på bansträckan Kiruna malmbangård-Vassijaure utan att vara utbildad i föreskrifterna.

Grafiska tidtabellen behöver ej ritas om. Berörd personal skall dock genom Eder försorg underrättas om att tecknen för obehållad körning ej gäller.

Enligt föreskrift i specialtrycket skall förare på tåg medföra S10a. Vidare skall order ges på S10 till tps, när fjärrblockeringen är ur bruk. Då formuleringen på nu befintliga, tryckta blanketter S10 ej kan användas, torde behövliga blanketter stencileras genom 19 ti försorg. Närmare direktiv härom kommer att lämnas direkt till ti.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN



STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom från trycket
den 20 mars 1958

Specialtryck 5 till särtryck 110

Dbr

Utgåva 1

Särbestämmelser för

BANSTRÄCKAN KIRUNA MALMBANGÅRD — VASSIJAURE

som är utrustad med fjärrblockering

Gäller fr o m den 1 juni 1958

Innehållsförteckning

Artikel
nr

Begreppsförklaringar

I. Beskrivning av anordningarna på bansträckan Kiruna malmbangård—Vassijaure

Allmänt	1—	2
Lokalomläggning av växel	3—	4
Omläggning av växel med handvev		5
»Stopp» från huvudsignal i nödfall		6
Bekräftelse på att tåg (vut) stannat på fjst		7
Telefoner		8

II. Översikt över vissa säkerhetsmedel på fjärr- blockeringssträcka

Automatisk kortslutning av spårledning	11
Manuell kortslutning av spårledning	12
Spärrning genom fjtkl	13
Hindermarkering genom fjtkl	14
Huvudprinciper för att skydda olika anord- ningar	15

III. Allmänna föreskrifter

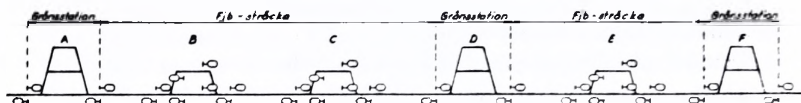
Signalers giltighet	20
Förbud att framföra rälsbussfordon av klass B m m	21
Utmärkande av fjb-sträcka i tdt och på S3	22
Angivande av tågmöte i tdt och på S6	23
Möteskontroll av tps	24— 25
Fjtkl befogenheter och skyldigheter	26— 29
Samtal	30
Inspektion på fjst	31
Kontroll av order	32— 33
Bestämmande av tågspår på fjst m m	34— 35
Avspärrning eller bevakning av spår	36

	Artikel nr
<i>Tillsyningsman vid arbeten</i>	
A-arbete	160—164
B-arbete	165—166
C-arbete	167—169
Arbete på fjst	170
<i>Särskild ställverksvakt vid stationsmanövrering</i>	171—174
V. Åtgärder när fjärrblockeringen förklarats vara ur bruk	
Övergång till tillämpning av enbart Säkerhets- ordning (särtryck 110)	180—183
Undantag från Säkerhetsordning (särtryck 110)	184—195
Åtgärder när fjb åter skall tas i bruk	196
Bilaga 1. Uppgift över i vilken utsträckning före- skrifterna i Säkerhetsordning (särtryck 110) gäller på fjärrblockeringssträcka.	
Bilaga 2. Instruktion för manövrering av ställverk på fjärrstyrd station.	
Bilaga 3. Instruktion för växling på lastplats vid fjärrblockeringssträcka.	

Begreppsförklaringar

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

Fjärrblockeringssträcka (fjb-sträcka) omfattar alla fjärrstyrda stationer och linjen mellan stationsgränserna vid de två närmast varandra belägna stationer, där tkl tjänstgör.



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

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

Fjärrstyrd station (fjst) = station på fjb-sträcka, när tkl ej tjänstgör där. Fjst betraktas som bevakad station, vilket innebär ett undantag från begreppsbestämningarna i Säkerhetsordning (särtryck 110).

Stationsmanövrering = manövrering av ställverket på fjst genom ställverksvakt, som på platsen utför manövrerna efter anvisningar av fjtkl. (Även någon av tps kan av fjtkl beordras vara ställverksvakt.)

Genomgångsdrift = användning av endast huvudtågvägen på fjst. Infarts- och utfartssignaler visar normalt »stopp», men ställs automatiskt till »kör» i den aktuella körriktningen, när tåg nalkas stationen.

Blocksignal = huvudsignal vid blockpost (undantag från Säkerhetsordning [särtryck 110], § 7:1).

I fråga om förkortningar, som användes i detta specialtryck, se Säkerhetsordning (särtryck 110).

I. Beskrivning av anordningarna på bansträckan Kiruna malmbangård — Vassijaure

Allmänt

1. På bansträckan Kiruna malmbangård—Vassijaure finns normalt följande fjb-sträckor:

Kiruna malmbangård—Abisko östra och
Abisko östra—Vassijaure.

Tkl tjänstgör normalt vid Kiruna malmbangård, Abisko östra och Vassijaure. Alla här nämnda stationer är gränsstationer till fjb-sträcka. Övriga stationer på bansträckan Kiruna malmbangård—Vassijaure är normalt fjst. Växlarna vid Abisko turiststation förreglas av angränsande blocksignaler.

Fjärrställverket finns vid Kiruna malmbangård.

Mellanblocksignaler, d v s blocksignaler som ej står vid en stationsgräns, är normalt släckta. De tändes automatiskt, när spårledningen framför signalen kortslutes.

Anm. På bansträckan Vassijaure—Björnfjell, som har automatisk linjeblockering, gäller särskilda föreskrifter, som utfärdats av distriktscheferna i Luleå och Narvik.

2. För handhavande av fjärrställverket gäller »Beskrivning av fjärrställverket vid Kiruna malmbangård», reg nr Ebr 17508.

För handhavande av anordningarna för linjeblockering vid Kiruna malmbangård, Abisko östra och Vassijaure gäller »Beskrivning av anordningar för linjeblockering på gränsstation till fjärrblockeringssträcka», reg nr Ebr 17509.

För manövrering av ställverk på fjst gäller »Instruktion för manövrering av ställverk på fjärrstyrd station», reg nr Ebr 17510. Se bilaga 2.

För växling på lastplats gäller »Instruktion för växling på lastplats vid fjärrblockeringssträcka», reg nr Ebr 17511. Se bilaga 3.

Lokalomläggning av växel

3. Växel, som är såväl centralt som lokalt omläggbar, kan läggas om lokalt med ställare, som är placerad invid växeln. För omläggning erfordras medgivande av fjtkl. När detta lämnas, tändes ett vitt signalljus på lokalställaren.

Växeln lägges om lokalt genom att plus- eller minusknappen på lokalställaren hålles intryckt, tills växeln börjat röra sig. Under den tid växeln ej intar endera ändläget, är signalljuset släckt, varigenom man kan kontrollera, om växeln sluter eller ej.

När medgivandet till lokalomläggning återtagits, är signalljuset släckt.

4. Växel, som är endast lokalt omläggbar, är låst i normalläge med en K-nyckel, vilken normalt sitter fastlåst i ett magnetlås i eller vid stationshuset. För omläggning erfordras medgivande av fjtkl. När medgivandet lämnats, är markeringsfönstret vid låset vitt, och nyckeln kan då tagas ur.

Efter avslutad växling skall nyckeln sättas in i magnetlåset och vridas om.

När medgivandet till omläggning av växeln återtagits, och nyckeln satts in i låset, är markeringsfönstret rött.

Omläggning av växel med handvev

5. Om sådant fel uppstått, att växel ej kan läggas om med lokalställare, skall växeln vevas om med en handvev, som finns i ett skåp (låst med »fjb-nyckel») i närheten av de yttersta väx-larna. När veven tas ur sin hållare, brytes motorströmmen till väx-larna. På växeldrivets finns en rödmålad lucka över ett hål, i vilket veven skall sättas in. Veven skall vridas om, tills en »knäpp-ning» höres i växeldrivets (ungefär 10 varv efter det att den an-liggande tungan slutit).

När handveven ej längre behövs för växelomläggning, skall den åter sättas in i sin hållare och vridas ett kvarts varv. Om detta ej göres ordentligt, erhålles ej kontaktslutning. Växeln kan då ej läggas om centralt och berörda huvudsignaler kan ej visa »kör».

»Stopp» från huvudsignal i nödfall

6. Infarts- och utfartssignaler på fjst samt blocksignaler till angränsande blocksträckor kan ställas till »stopp» med en ström-brytare vid stationshuset.

Bekräftelse på att tåg (vut) stannat på fjst

7. Vid stationshuset och vid utfartssignalerna finns tryckknappar, märkta »Stoppänmälan». Om utfartssignalen visar »stopp», skall föraren eller — på dennes order — biträdet trycka minst 3 sek på någon av tryckknapparna för att därigenom bekräfta, att tåget (vut) stannat. Först därefter kan körsignal visas till annan tågväg.

Vid utfartssignalerna får vilken som helst av där befintliga tryckknappar användas. Invid de tryckknappar, som sitter vid utfartssignalerna, finns lyktor med vitt sken, som blinkar, när tåg kommit in hinderfritt.

Telefoner

8. *Signaltelefon* finns vid infarts-, utfarts- och blocksignaler (utom vid blocksignal vid stationsgränsen, där telefonen vid den närbelägna utfartssignalen skall användas). Vid utfartssignalerna 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 uppge telefonapparatens nummer och — för att orientera fjtkl om samtalets art — tågnnummer (vut, A-fordon e d) samt station eller stationssträcka. Fjtkl ringer därefter upp, varvid en lampa invid telefonen tändes.

Signaltelefon är avsedd att användas av i första hand tps, lokps och tillsyningsman vid vut samt A- och B-fordonsförare.

Bantelefon finns i banvaktsstugor och vid telefonställen (med fasta apparater) utmed banan. Vid telefonställen finns också uttag för anslutning av fältkabel. Avståndet mellan telefonställen är högst 1½ km.

Från bantelefon kan förbindelse till fjtkl erhållas genom att slå siffran 0.

Bantelefon är avsedd att användas av i första hand arbetsledare och C-fordonsförare.

Telefon för uppringning av fjtkl finns dessutom i expeditiionslokaler. Dessa är på fjst låsta med »fjb-nyckel».

Anvisningar för uppringning är anslagna vid alla telefonapparater.

9—10. (Reservnummer)

II. Översikt över vissa säkerhetsmedel på fjärrblockeringssträcka

Automatisk kortslutning av spårledning

11. Fjb-sträcka är indelad i blocksträckor, som har spårledningar och huvudsignaler för båda tågriktningarna. Även fjst har spårledningar. Ett tåg skyddas, så länge det befinner sig på en blocksträcka (tågspår på fjst), genom att det kortsluter spårledningarna och därigenom automatiskt håller kvar de huvudsignaler till »stopp», som gäller för infart till blocksträckan (tågspåret).

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

Manuell kortslutning av spårledning

12. Spårledningen för en blocksträcka eller ett tågspår kortslutes, om de båda rälssträngarna ledande förbindes med varandra. För att underlätta detta finns kontaktdon. Detta består av två magneter, som är inneslutna i cylinderformiga höljen och står i ledande förbindelse med varandra. Magneterna skall anbringas på rälens huvud, sedan rost och annan beläggning skrapats bort. Det skall ses till, att god kontakt erhålles mellan magnet och räl.

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

Så länge spårledningen är kortsluten, hålles huvudsignalerna till blocksträckan (tågspåret) kvar i stoppställning.

Spärrning genom fjtkl

13. Fjtkl kan spärra i stoppställning den blocksignal, som gäller för infart till den första blocksträckan på varje stationssträcka. Såväl spärrning som utlösning av spärrningen göres manuellt av fjtkl.

När fjtkl spärrar den i körriktningen första blocksignalen, 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».

Hindermarkering genom fjtkl

14. Hinder för tåg på tågspår på en fjst kan markeras av fjtkl på spårplanen vid fjärrställverket genom tändning av en indikeringslampa.

Huvudprinciper för att skydda olika anordningar

15.

Anordning	Skydd
Tåg, vut, växlingsrörelser	I regel automatisk kortslutning av spårledningen
<i>Småfordonsfärder, som kräver tillstånd</i> A-fordon B-fordon <i>Anm. A- och B-fordons axlar skall vara olsolerade. Tillförlitlig kortslutning av spårledningen kan dock ej påräknas.</i>	Spärrning genom fjtkl
<i>Småfordonsfärder, som ej kräver tillstånd</i> C-fordon	Småfordonsföraren inhämtar upplysningar om tågläget hos fjtkl
<i>Arbeten, som kräver tillstånd</i> A-arbete C-arbete Arbete på fjst, som utgör hinder för tåg	Spärrning genom fjtkl, manuell kortslutning av spårledningen och stoppsignalering Spärrning genom fjtkl Hindermarkering av fjtkl och dessutom manuell kortslutning av spårledningen
Sådana arbeten i eller i farlig närhet av spår, som ej kräver tillstånd	Upplysningar om tågläget inhämtas hos fjtkl. Anordnas tåg e d och kan bps ej underrättas härom, får lokps order om nedsatt hastighet och skärpt uppmärksamhet

16—19. (Reservnummer)

Instruktion för manövrering av ställverk på fjärrstyrd station

Stationsmanövrering

Ställverket är normalt fjärrmanövrerat och indikeringslamporna är normalt släckta. Lamporna tändes genom att omkastaren »Signalbelysning» ställs i läget »Tänd». Ställverket inställs för stationsmanövrering genom att K¹⁵m-nyckeln sättes in i manöverlåset och vrides om till läget »Manöverställare fria».

Växelomläggning

Centralmanövrering

En växels läge anges på spårplanen genom en lampa med fast, violett sken i det spår, till vilket växeln leder. Växeln kan läggas om centralt, när omkastaren, märkt L/C, är ställd i läget C. Växeln lägges om genom att växelställaren föres till + eller — (+ är det läge, som på spårplanen markeras med heldragen linje genom växeln). När ställaren förts till sitt ändläge, börjar en lampa blinka i det läge, dit växeln skall läggas. Samtidigt tändes en röd lampa ovanför ställaren, som då kan släppas. När växeln intagit sitt ändläge, blir skenet fast i det nya läget och den röda lampan slocknar. Om växeln inte uppnår sitt ändläge, kvarstår blinkningen men det röda skenet slocknar efter ca 15 sekunder genom att motorströmmen då automatiskt brytes. Man kan därefter börja ny omläggning.

Om en växel köres upp, blinkar skenet i det läge, som växeln intog före uppkörningen.

Lokalmanövrering

Medgivande till lokal omläggning av en växel lämnas genom att ställa omkastaren L/C i läge L. Därvid slocknar markeringsljuset. Samtidigt tändes en lampa på lokalställaren på bangården som tecken på att lokalomläggning är möjlig. När medgivande till lokalomläggning återtas, slocknar lampan. Central omläggning är dock inte möjlig förrän efter ca 20 sekunder. Under denna tid blinkar markeringsljuset på spårplanen.

Lokal omläggning sker genom att plus- eller minusknappen på lokalställaren tryckes in, tills växeln börjat röra sig. Den kan därefter släppas.

Under den tid växeln inte intar endera ändläget, är lampan på lokalställaren släckt. Man kan på så sätt vid lokalställaren kontrollera att växeln verkligen sluter.

Endast lokalt omläggbara växlar

Vissa växlar kan läggas om endast lokalt och är låsta med K-nycklar. När en sådan växel ligger i normalläge, skall dess nyckel sitta fastlåst i ett magnetlås. Magnetlåsen finns på vägen i förstugan till expeditionslokalen eller på stationshusvägen. När växeln får läggas om lokalt, visas detta genom en vit markering i magnetlåsets markeringsfönster. När nyckeln icke kan tas ur, får man i stället en röd markering. Nyckeln frigges genom att ställaren på spårplanen, märkt K-lås, föres till läget »Fri». Då slocknar det violetta indikeringsljuset på spårplanen. Indikeringsljuset tändes icke, förrän nyckeln åter satts in och vridits om, och ställaren återförts till läget »Låst».

Spårkontroll

Spårledningslamporna på spårplanen lyser med vitt ljus, när spårledningarna är fria, och är släckta, när fordon finns på sträckan.

Läggning av tågväg och signalgivning

Tågväg lägges och motsvarande signal ställes till »kör» genom att två tågvägsställare fälles i tågets körriktning. De tågvägsställare, som skall användas, är dels ställaren i det spår, från vilket tåget kommer, dels ställaren i det spår, till vilket tåget skall gå. När de båda ställarna fällts, blinkar två pilar på spårplanen i närheten av resp ställare. Tågvägsordern har då magasinerats och ställarna kan släppas och fjädrar tillbaka. Om någon av de centralt omläggbara växlar då icke ligger rätt, omlägges den automatiskt. Under förutsättning att inga fientliga tågvägar är lagda och att samtliga nycklar för lokalt omläggbara växlar är fastlåsta i magnetlåsen, låses därefter tågvägen och tågvägspilarna får fast sken. För att infartssignalen skall visa »kör» fordras dessutom, att samtliga spårledningar till stationens andra gräns genom det aktuella tågspåret är fria. För att utfartssignal skall visa »kör» fordras, att spårledningarna fram till stationsgränsen är fria och att blocksignalen där visar »kör».

Om en tågväg är låst, är det möjligt att i viss utsträckning magasinera order om nya tågvägar. Dock får inte mer än en infarts- och en utfartstågväg samtidigt magasineras i vardera änden av stationen. Tågväg får ej magasineras efter rälsbusståg.

Magasineringen kan upphävas medelst ställaren »Stopp signaler».

Körsignal med huvudsignal indikeras på spårplanen med blott ett grönt sken, oberoende av vad som verkligen visas på signalen.

*ja med
dess*
Försignalens läge indikeras ej på spårplanen. Dock finns en blinkande markering, som visar, att lamporna är hela.

En ställd signal kan när som helst ställas till stopp med hjälp av ställarna »Stopp signaler», en för vardera änden av stationen. På stationshusväggen finns en strömbrytare för samma ändamål.

Tågvägsutlösning

Sedan ett tåg kommit in hinderfritt på ett tågspår utlöses infartstågvägen och på spårplanen tändes en röd lampa under texten »Har inkommande tåg stannat». När tåget verkligen stannat, skall tågklararen föra omkastaren under denna text mot »Ja», varefter tågvägen utlöses. Knapp för samma ändamål, märkt »Stoppanmälan», finns på stationshusväggen. Motsvarande lampor tändes vid tågspårens ändpunkter på bangården, där också knappar finns uppsatta. Dessa skall manövreras av tågpersonalen.

Först därefter kan signal visas till fientlig tågväg, som passerar framför infartstågvägens slutpunkt. Knapp behöver ej tryckas in, om utfartssignalen visar »kör» och om utfartstågvägen har lagts före infartstågvägen.

Utfartstågvägarna utlöses, när tåget i sin helhet passerat stationsgränsen.

Om tågväg behöver utlösas utan att tåg passerat, användes ställarna, märkta »Nödfallsutlösning». Samtidigt måste då den gemensamma omkastaren »Nödfallsmanövrer» fällas uppåt. Ställarna kan släppas, när den röda lampan ovanför »Nödfallsutlösning» tänts. Signalen går då till »stopp» och tågvägen utlöses efter ca 1 minut.

Körriktning

Linjeblockeringens körriktning visas av en grön pil på spårplanen. Pilen är tänd, när riktningen är ställd in mot stationen, och släckt, när den är ställd ut från stationen. Om körriktningen är inställd mot stationen men inget tåg befinner sig på stationssträckan till närmaste station och ingen utfartstågväg är lagd på denna station, lyser lampan »Linjen fri». Om då utfartstågväg lägges på den egna stationen mot denna stationssträcka, vändes körriktningen automatiskt. Om tåg finns på linjen vändes körriktningen, när tåget kommit in.

Om körriktningen är ställd ut från stationen och man vill hindra, att angränsande station vänder den, kan man fälla ställaren »Flera tåg ut». Lampan »Linjen fri» i den andra stationen slocknar då.

Om båda stationerna samtidigt försöker skicka ut tåg mot varandra, visar utfartssignalerna på båda stationerna »stopp». För att åter få en körriktning inställd måste då ställaren »Nödfallsvändning» jämte »Nödfallsmanövrer» i bägge stationerna användas, varvid den ena fälles mot »Ut» och den andra mot »In».

Genomgångsdrift

Ställaren i manöverlådan ovanför spårplanen fälles mot »Genomgångsdrift». Den kan släppas, då indikeringslampan ovanför tändes. Tågvägarna för genomfart på huvudtågväg ställes där efter av tågen själva. Vid återgång till stationsdrift fälles ställaren mot »Stationsdrift».

Obevakad körning (användes endast då tkl finns på stationen)

In- och utfartstågvägen för närmast följande tåg lägges. Där efter fälles samtidigt ställarna mot »Obevakad körning» och »Nödfallsmanövrer». Då tändes en vit lampa ovanför texten »Obevakad körning». Därefter lägges in- och utfartstågväg för tåg i motsatt riktning. Körsignal visas i den körriktning, som gäller mellan angränsande stationer.

När bevakning skall återupptas, fälles ställaren mot »Bevakad körning», varefter tågvägarna nödfallsutlöses.

Låsning av manöverställarna

Om apparatens lås ställes i läget »Manöverställare låsta», kan på stationen manövrer utföras endast med ställarna »Stopp signaler». Fjtkl kan överta manövreringen. Nyckeln kan då också tas ur.

Spärrning

Genom att fälla ställare i manöverlådan ovanför spårplanen mot läget »Spärrad», tills lampan ovanför tändes, förhindras att körsignal kan ställas till ifrågavarande stationssträcka från någondera hållet. Spärrningen återtages genom att ställaren fälles mot läget »Fri».

Lastspårsfrånskiljare

Nyckel till lastspårsfrånskiljare är normalt fastlåst i K-lås vid en spärr. Den kan lösas sedan spärrspärren lagts ned.