

## B. Säkerhetsföreskrifter.

### Kap. I. Allmänna bestämmelser.

#### § 20.

*Säkerhetsbestämmelsernas efterlevnad m. m. Avvikelser från såo.* 1. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle vålla tågförsening.

I säkerhetstjänst erfordras ett gott samarbete. Var och en är skyldig att främja detta och att iakttaga lugn och besinning, särskilt vid ordergivning.

2. När flera åtgärder äro föreskrivna för ett visst fall, skola de vidtagas i den ordningsföljd, som är angiven. Råder tvekan om, vilka säkerhetsbestämmelser som skola tillämpas (t. ex. om småfordon skall framföras som A- eller C-fordon), gälla de bestämmelser, som lämna den största säkerheten.

3. Vid överhängande fara är var och en skyldig vidtaga de åtgärder, som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från såo bestämmelser.

#### § 21.

*Telefonsamtal m. m.* I säkerhetstjänsten skola de uttryck, som finnas i såo, användas och tåg benämnas med sitt nummer.

Vid telefonsamtal i säkerhetstjänst skola vederb. uppge namn eller signaturer, även om telefoneringen sker endast inom en dpl. Vid telefonering mellan skilda platser skall samtalet dessutom nedskrivas, varvid mottagaren skall använda föreskrivna formulär; tl är dock befriad härifrån. Kollationering skall ske enl. str 127.

#### § 22.

*Ur och tdtabellsbok (tdtbok).* All ps i säkerhetstjänst skall vara försedd med rätt gående ur och inneha eller ha lätt tillgång till tdtbok eller, betr. stationsps, tågordning.

### Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning (vut) och småfordonsfärd.

#### § 23.

*Banan skick och besiktning.* 1. Banan skall hållas i sådant skick, att tåg utan fara kan gå med den hastighet, som är medgiven enl. tdtboken.

2. Banan skall besiktigas i den ordning, som är föreskriven i såo och i särskilda bestämmelser.

### § 24.

Växel i huvudspår skall vara förreglingsbar och sidospår på linjen skall ha förreglingsbar skyddsväxel eller spårspärr, om styrelsen ej bestämt annat. *Sidospår på linjen.*

### § 25.

På *linjen* får upplag av lösa föremål ej finnas ovan räls överkant närmare spårs mittlinje än 2,6 m. *Upplag av lösa föremål.*

*Anm. 1.* Vid arbeten för SJ kan biö medge, att upplag tillfälligt anordnas närmare spår, dock aldrig innanför normalsektionen.

På *station* får upplag av lösa föremål ej finnas närmare spår, än vad normalsektion I (str 239, fig. 2) anger. Stf medgivande skall inhämtas, innan upplag anordnas intill spår på station.

*Anm. 2.* För hamnspår kan ti medge undantag.

För elektrifierat spår gälla dessutom särskilda föreskrifter enl. str 239, fig. 17 med tillhörande text. **E**

I kurvor skall erforderligt tillägg göras till föreskrivna mått.

### § 26.

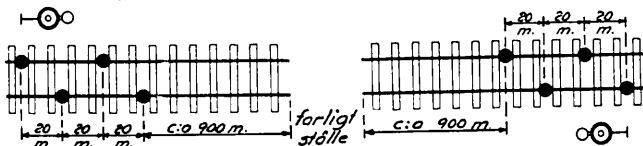
1. Vid vägkorsning med bommar eller grindar, för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, skall stoppsignal visas mot banan åt båda hållen med bomsignalskärm (-lykta), huvudsignal eller spårspärrsignal, när vägen ej är avstängd eller när bommarna (grindarna) stänga över banan. *Signalering vid vägkorsning.*

2. När säkerhetsanordning (bommar, grindar, ljus- eller ljudsignaler) vid vägkorsning är i olag, skall korsningen snarast bevakas av vakt (vakter), som skall varsko de vägfärande på båda sidor om banan, när tåg nalkas, i dagsljus med utvecklade röda flagga och i mörker med signallyktas röda sken. Lokps på alla berörda tåg skall om möjligt ges order, på S10 tills bevakning anordnats, därefter på S11; genomfartståg behöver dock ej stoppas för ordergivning på S11.

*Anm.* Säkerhetsanordning anses vara i olag, även om felet endast består i att bomsignallykta ej kan hållas tänd; bommarna skola dock vara fällda, när tåg nalkas.

## § 27.

*Fara på linjen så att tåg ej får framgå.* 1. Upptäckes, att linjen är ofarbar eller att annan fara finns på linjen, så att tåg ej får framgå, skola knalldosor genast utläggas på båda rälerna enl. figuren nedan, först åt det håll, varifrån tåg eller vut först väntas. Nalkas fordon, innan signaleringen hunnit utföras, skola två knalldosor genast utläggas och stoppsignal visas.



E | *Anm.* Äro eldriftledningarna felaktiga, skola knalldosorna utläggas ca 900 m framför de sektionsgränsstolpar, som begränsa berörda kontaktledningssektioner.

Finns dpl med växel närmare än 900 m från det farliga stället, skola knalldosorna utläggas utanför närmaste yttersta växel och huvudsignalerna vid platsen ställas till stopp; saknas sådana, skola två knalldosor utläggas utanför närmaste yttersta växel och två på huvudspåret ca 900 m från det farliga stället. Är tpx ej i tjänstgöring, skall han tillkallas, om ej signaleringen åt andra hållet menligt fördröjes därigenom.

Äro på dubbelspår båda spåren ofarbara, anordnas stoppsignalering för båda spåren och åt båda hållen. Är endast det ena spåret ofarbart, anordnas signalering enbart för detta spår, men åt båda hållen.

E | 2. Sedan knalldosorna utlagts, skall den, som upptäckt faran, snarast ombesörja, att lättast åtkomliga station underrättas, varvid om möjligt uppges numren på de båda kontaktledningsstolpar, mellan vilka eldriftledningarna äro felaktiga. Därefter skola även röda bansignaltavlor (-lyktor) uppsättas enl. figuren ovan (se även fig. 38, sid. 31). Det farliga stället skall snarast bevakas av vakt, som då och då skall tillse signalerna och vid behov själv ge stoppsignal.

E | 3. Station, som underrättats, skall omedelbart ombesörja hinderanmälan. Tkl på den gränstation, som anmält hinder, skall underrätta bm, tl, underrättelsestationen och, vid fel på eldriftledningarna, driftcentralen, som skall underrätta ledningsps och eiö.

4. Bm skall snarast möjligt beordra tillsyningsman och underrätta stationssträckans gränstationer om dennes namn. Tillsyningsmannen skall närvara på arbetsplatsen

under arbetet. Linjen skall snarast göras farbar, för vilket ändamål bdisp eller C-arbete kan anordnas. När tåg kan gå med nedsatt hastighet över arbetsplatsen, skola bestämmelserna om B-arbete tillämpas.

Förutses avsevärda rubbningar i driften, skall ti ombesörja, att förbindelse ordnas mellan banbefälet och tl; förbindelseman skall alltid medfölja hjälptåg. Se även str 166, § 22, sista avd.

5. Stoppsignalerna vid det farliga stället få ej borttagas, förrän linjen gjorts farbar och tillsyningsmannen givit order därom eller bdisp, B- eller C-arbete anordnats. Sedan nämnda stoppsignaler borttagits, skall tillsyningsmannen underrätta en av gränstationerna, vilken, om bdisp ej anordnats, skall återkalla hinderanmälan samt underrätta tl och underrättelsestationen.

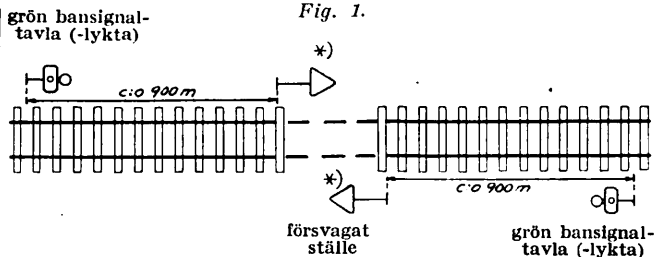
### § 28.

1. Upptäcker, att linjen är i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske, skola knalldosor genast utläggas enl. § 27: 1.

*Linjen i sådant skick att hastighetsnedsättning måste ske.*

2. Den som upptäckt felet, skall snarast ombesörja, att en av stationssträckans gränstationer och lokps på tåg (vut), som redan utgått på sträckan, underrättas, varvid medgiven hastighet uppges. Därefter skall stoppsignaleringen utbytas mot varsamhetssignalering enl. fig. 1 nedan.

Fig. 1.



Anm. Skulle bansignaltavlan (-lyktan) enl. denna avståndsbestämmelse komma innanför stationsgräns, skall den uppsättas vid yttersta växeln mot det försvagade stället; i ordern till lokps anges då avståndet från bansignaltavlan till hastighetstavlan.

3. Tkl på station, som underrättats, skall underrätta den andra gränstationen, bm, tl och, vid fel på eldriftled- | F

\*) Hastighetstavla med eller utan siffror, som ange hastigheten.

E | ningarna, driftcentralen, som skall underrätta ledningsps  
och eiö. Gränsstationerna skola ombesörja, att lokps på  
tåg (vut) ges order på S10.

4. Erfordras hastighetsnedsättning mer än en månad på  
bansträcka, där vko ej tillämpas, skall tillägg till tdtboken  
utfärdas; när tl meddelat, att all berörd lokps fått tilläg-  
get, skall signaleringen ske enl. fig. 2 a eller 2 b nedan. På  
bansträcka, där vko tillämpas, skall signaleringen ske enl.  
nämnda fig., när ordergivning i vko pågått fyra veckor;  
ordern skall dock stå kvar i vko, så länge hastighetsned-  
sättningen varar eller tills ordern intagits i tillägg till  
tdtboken.

Fig. 2 a. När hastigheten är nedsatt med *högst 40 km*  
under sth för bansträckan:

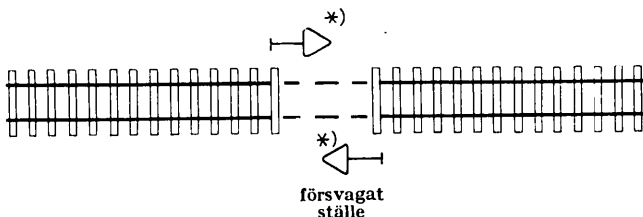
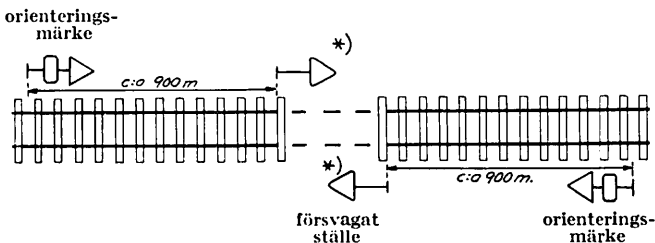


Fig. 2 b. När hastigheten är nedsatt med *mer än 40 km*  
under sth för bansträckan:



Anm. Skulle orienteringsmärket enl. denna avståndsbestäm-  
melse komma innanför stationsgräns, skall placering och or-  
dergivning (i tdtboken eller vko) ske enl. anm. i mom. 2.

5. När hastighetsnedsättning skall upphöra och var-  
samhetssignaleringen indragits, skall tillsyningsmannen un-  
derrätta en av gränsstationerna, som skall underrätta den  
andra gränsstationen och tl.

\*) Hastighetstavla med siffror, som ange hastigheten.

## § 29.

1. Bdisp skall begäras enl. S1 av tkl på en av de stationer (gränsstationerna), som begränsa den bansträcka, varå bdisp skall ske; vid vut om möjligt av den gränsstation, varifrån fordonen skola utföras. Måste samtidigt kontaktledningen fränkopplas, skall bdisp omfatta hela den spänningslösa sträckan. Sedan tl medgivit bdisp, skall S1 genom tkl försorg delges berörda stationer, även underrättelsestationen, samt bm och vid behov ledm. Bandisposition (bdisp).  
E

2. På gränsstationerna skall tkl tjänstgöra, när bdisp börjar och slutar.

*Anm. 1.* Har gränsstation varit obevakad för sista tåget före bdisp, skall upplysning om tågläget inhämtas, »Fri genomfart» återkallas och huvudsignalerna ställas till »stopp».

Innan bdisp påbörjas, skall hinderanmälan ha utväxlats och tillsyningsmannen ha fått S1 av tkl på en av gränsstationerna samt besked av denne, att sträckan är klar och att hinder ej finns för bdisp. Bdisp för sådant A-arbete, som får ske efter tåg, innan detta lämnat bdispsträckan, och för avkoppling från tåg, får dock påbörjas, fastän bdispsträckan är upptagen av tåget. I båda dessa fall skall hinderanmälan avlåtas, så snart tåget avgått från gränsstationen, enl. följande lydelse: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N»; stoppsignalering enl. mom. 3 anordnas vid den gränsstation, varifrån tåget går, så snart det lämnat stationen, och vid den andra gränsstationen, så snart tåget inkommit dit.

*Anm. 2.* Har fränkoppling av kontaktledning medgivits i samband med bdisp, skall tillsyningsmannen begära tillstånd till fränkopplingen hos driftcentralen. Under bdisp får ledningen inkopplas för provning eller dylikt, varvid skyddsåtgärder skola vidtagas enl. str 242 b. E

*Anm. 3.* Ofta förekommande bdisp för vut kan fördes med nummer och beteckning (t. ex. bdisp nr 3 A—B med början efter tåg nr . . . t. o. m. kl. . . .), som skall delges vederb., helst genom att intagas i tdtboken. Vid begäran och order om sådan bdisp behöver endast nummer och beteckning anges. Är i tdtboken bestämt, att en bdisp skall ske vissa bestämda dagar, behöver S1 ej utfärdas (övriga säkerhetsåtgärder skola dock vidtagas); dylik bdisp skall anges på grafiska tdt.

3. Så snart bdisp påbörjats, skola gränsstationerna anordna stoppsignalering med två knalldosor, en på varje räl på ca 20 m inbördes avstånd, och röd bansignaltavla (-lykta) vid sidan av spåret. Signalerna skola placeras vid

yttersta växeln mot bdispsträckan eller längre ut, om så erfordras för t. ex. växlingsrörelse. På de stationer ti bestämt få signalerna i stället placeras i stationshusets närhet i huvudtågväg, dock endast om växlarna samtidigt läggas för genomfart på nämnda tågväg och ej behöva rubbas under bdisptiden.

*Anm.* Har stoppsignaleringen efter överenskommelse med tkl anordnats av tillsyningsmannen eller annan tjänstehavare, skall tkl kontrollera, att signaleringen utförts riktigt eller, betr. signalering vid yttersta växeln eller längre ut, mottaga anmälan härom.

4. På samma bdispsträcka få samtidigt två vut eller ett A-arbete och en vut ske; förekommer ej vut, få flera A-arbeten ske samtidigt. Vid två vut eller vid ett A-arbete och en vut, som ej har samband med A-arbetet, skall sträckan indelas i två skilda, noggrant angivna områden. Beröras båda dessa vid fordonens rörelse, skall samråd ske mellan tillsyningsmännen; »varsamhet» eller »sakta» skall vid behov visas till skydd för fordon eller arbetsplats.

Finnas flera tillsyningsmän på samma bdispsträcka, skall tkl, bm eller ledm eller dessa gemensamt utse en av tillsyningsmännen att ansvara för samtliga anordningar och ensam lämna besked, att bdisp avslutats. Hans namn skall uppges för stationerna och övriga tillsyningsmän.

5. Bdisp får ej pågå längre, än att bdispsträckan blir klar och anmälan härom kan göras minst 5 min, innan tåg *tidigast* kan väntas utgå på den sträcka, som disponerats.

6. Kommer medgiven bdisp ej till stånd, skall tl och övrig berörd ps underrättas.

## § 30.

*A-, B- och C-arbeten.* 1. Vid A-, B- och C-arbete skall tillsyningsman närvara på arbetsplatsen under arbetet. Hans namn skall uppges för gränstationerna.

*A-arbete.* 2. För A-arbete skall bdisp ha medgivits. Utbyte eller lösgörande av enstaka räl får dock utföras utan bdisp. Arbetsplatsen skall då skyddas av stoppsignaler enl. § 27: 1 och 2. Bevakning erfordras ej. Sker A-fordonsfärd i samband med dylikt arbete, kan arbetsplatsen i stället skyddas av stoppsignaleringen för A-fordonet, se § 33: 5 c.

3. A-arbete under bdisp får på de bansträckor och efter de tåg, som ti i samråd med biö bestämt, påbörjas, innan tåget lämnat bdispsträckan; detta får dock ej ske efter tåg med pålok. Gränsstation, varifrån tåget går, skall ombesörja order på S10 till tps. Tillsyningsmannen, som skall stå i telefonförbindelse med en av gränsstationerna, skall, strax innan arbetet börjar, underrätta tkl härom och ombesörja, att en signalgivare försedd med bromsskor postar bakom tåget ca 900 m från arbetsplatsen, tills tåget lämnat bdispsträckan. Signalgivaren skall vid behov visa stoppsignal med flagga (lykta) mot tåget.

4. När A-arbete under bdisp avslutats, skall tillsyningsmannen anmäla detta enl. S16 (event. pr telefon) till tkl på en av gränsstationerna. Tkl skall återkalla hinderanmälan samt ombesörja, att stoppsignalerna borttagas.

5. Vid B-arbete skall varsamhetssignalering ske vid arbetsplatsen enl. fig. 1 sid. 47. Bm (ledm) eller på hans uppdrag tillsyningsmannen skall i god tid till en av stationssträckans gränsstationer uppge sträcka och ungefärlig tid för hastighetsnedsättningen samt medgiven hastighet. Denna station skall underrätta den andra gränsstationen och tl; nämnda stationer skola ombesörja, att lokps på tåg (vut) ges order på S10.

*B-  
arbete.*

När hastighetsnedsättning erfordras mer än en månad och när hastighetsnedsättning skall upphöra, skall förfaras enl. § 28: 4 och 5.

6. C-arbete skall begäras enl. S2 av tkl på en av de stationer (gränsstationerna), som begränsa den bansträcka, varå arbetet skall ske. Sedan tl lämnat tillstånd till C-arbetet, skall S2 genom tkl försorg delges den, som hos tkl begärt arbetet, den andra gränsstationen, mellanliggande dpl och platsbefälet vid berörd lokstation eller liknande anläggning.

*C-  
arbete.*

Tillsyningsman får ej påbörja C-arbete, förrän han av driftcentralen fått tillstånd till fränkopplingen och av tkl på en av gränsstationerna fått S2 samt besked, att fordon med uppfälld strömavtagare ej finns på sträckan och att i övrigt hinder ej finns för fränkopplingen. Nämnde tkl skall underrätta alla dpl, som delgivits S2, att C-arbetet börjar. Txp på berörda dpl skola förebygga, att fordon med uppfälld strömavtagare utsläppas på den spännings-

*E*



lösa sträckan, varför lokps skall underrättas (se S2 baksida) eller vakt posta framför gränsen mot den spänningslösa sträckan. Under arbetet får ledningen inkopplas för provning eller dylikt. varvid skyddsåtgärder skola vidtagas enl. str 242 b.

När arbetet avslutats och ledningen genom tillsyningsmannens försorg inkopplats, skall han underrätta en av gränssstationerna, att linjen är klar. Nämda station skall underrätta dem, som delgivits S2.

### § 31.

*Arbete på station; spår på station ofarbart.* Arbeta på station, vilket kan hindra tåg- eller växlingsrörelse, får ej ske utan tillstånd av stf eller i brådskande fall av tkl. Kan tåg ej föras förbi stationen, skall tkl begära tillstånd till arbetet hos tl. Är spår ofarbart på grund av arbetet eller av annan anledning eller i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske, skall den, som ansvarar för arbetet (upptäckt felet), anordna stopp- resp. varsamhetssignalering med bansignaltavlor (-lyktor), om tkl ej anser detta obehövt; signalerna placeras på sätt tkl bestämmer. Skall kontaktledningen fränkopplas utan samband med arbete, för vilket stoppsignalering anordnats, skall berörd lokps på fordon med strömavtagare underrättas mot kvitto i anteckningsbok.

Upptäckes, att huvudspåret på obebakad station är ofarbart eller i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske, skola infartssignalerna ställas till »stopp» och tkl tillkallas.

### § 32.

*Vagnuttagning (vut).* 1. För vut skall bdisp ha medgivits. Tillsyningsman skall beordras. Tillsyningsman behöver dock ej medfölja ensamt lok, utan föraren är då även tillsyningsman; tkl ger i sådant fall växlingssignal, när vut skall utföras. I undantagsfall kan tkl beordra annan tjänstehavare att repetera signalen, varom föraren skall ha underrättats av tkl.

2. Medföljer särskild tillsyningsman, åligger det denne, utöver vad som bestämts i § 29:

att före fordonens utförande tillse, att bromsvikten är tillräcklig för såväl ut- som införandet, att för kontroll lämna föraren besked om vagn- och bromsvikten och att

före såväl ut- som införandet undersöka bromsarna (vid utförandet av fordon, som skola avkopplas från tåg, åligger detta dock tbfh).

att medföra signalhorn, röd och grön signalflagga eller handsignallykta samt, om behövt, anordning för fordonens fastlåsning eller förstängning och signallykter samt

att leda rörelserna med växlings signaler, när lok användes; på station dock endast om han fått tkl tillstånd.

Vid avkoppling från tåg behöver tillsyningsmannen ej närvara, förrän avkopplingen sker. S1 kan då överlämnas till honom genom tbfh mot kvitto i dennes anteckningsbok. Tillsyningsmannen behöver ej heller närvara under den tid, fordon hålles stilla på linjen, om låsanordning, som styrelsen godkänt, användes och nyckeln förvaras av tillsyningsmannen eller på dennes uppdrag av annan tjänstehavare; äro fordonen flera än två, skola åtminstone de båda yttersta låsas. Vid fordonens införande till dpl skall tillsyningsmannen alltid åtfölja dem.

3. När lok användes, skall även lokps och, vid avkoppling från tåg, tbfh tillställas S1.

4. Sth får ej överstiga 40 km; detta gäller dock ej tåg, varifrån fordon skola avkopplas. När handkraft användes, får sth dock ej vara större, än att manskapet säkert har fordonen i sin hand. Bromsvikten skall minst motsvara det bromstal, som gäller för tåg med en sth av 40 km eller, när handkraft användes, 55 km.

5. Fordon, som framföras samtidigt, skola vara sammankopplade. Avkoppling från tåg får ej ske, förrän tåget stannat. När lok ej drager fordon, skall en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt för att signalera till medföljande ps och ge »tåg kommer» med signalhorn.



»Tåg kommer» skall ges, när människor synas i spåret. och dessutom alltid framför triangelformigt lystringsmärke samt, när sikten är otillfredsställande, upprepade gånger framför rektangelformigt lystringsmärke. Nämda signal skall ges även framför vägkorsning med bommar (grindar), för vilkas manövrering järnvägen ansvarar, och korsning med ljus- eller ljudsignaler, om dessa ej fungera (t. ex. på högerspår). Kan ej säkert iakttagas, att vägtrafiken är spärrad, skola fordonen stoppas framför korsningen och föras över denna, först sedan bevakning an-

ordnats eller vägbommar (grindar), som manövreras på platsen, stängts över vägen. Ensamt lok får dock, utan att korsningen bevakas eller bommarna fällas, föras över korsningen, när visshet vunnits, att hinder därför ej finns.

6. När fordon utan tillkopplat lok hållas stilla på linjen, skola de bromsas i betryggande omfattning och antingen fastlåsas enl. mom. 2, sista stycket, eller förstängas med bromsskor, bromsspakar eller andra säkra hinder på ömse sidor om hjulen (ej stenar, korta plankstumpar o. d.).

*Anm.* När fordon avställas på spår med spårledning för ljus- eller ljudsignaler, skall tillsyningsmannen ombesörja åtgärder enl. str 15, bil. A.

7. När fordon skall hämtas av lok och fordonet eller lykta därå ej säkert kan ses av lokps på ett avstånd av ca 400 m, skall tillsyningsmannen ombesörja, att »varsamhet» eller »sakta» visas mot loket på nämnda avstånd från fordonet. När föraren svarat med »giv akt», kan signaleringen upphöra.

8. Innan fordon få införas på dpl — även station mellan gränsstationerna — skall tillstånd till införandet ha erhållits i förväg på S11 eller »klart» ha visats från platsens ps. Finns dvärgsignal vid stationsgränsen (yttersta växeln), skall denna dock i stället visa signalen  eller . Erhålles ej tillstånd eller signal, skall tillsyningsmannen förvissa sig om att hinder ej finns för införandet. Vid gränsstation, dit fordonen införas, skola stoppsignaler vid yttersta växeln dessförinnan ha borttagits av tillsyningsmannen.

9. Sedan fordonen införts till bestämd dpl, skall tillsyningsmannen enl. S16 (event. pr telefon) anmäla till tkl på en av gränsstationerna, att bdispsträckan är klar för tågs gång; har K16-nyckel använts, skall den samtidigt återlämnas. Är den dpl, dit fordonen införas, ständigt obevakad, skall tillsyningsmannen dessförinnan ha tillsett, att fordonen och event. använt lok uppställts innanför skyddsväxel eller spårspärr och att fordonen bromsats och säkrats enl. mom. 6. Tkl skall därefter ombesörja, att hinderanmälan återkallas och att stoppsignaler, som ej borttagits av tillsyningsmannen, indragas.

Kunna fordonen ej införas till bestämd dpl, skall förhållningsorder inhämtas från tl genom lättast åtkomliga station.

Sedan bdisp anmälts avslutad, få fordon ej åter utföras, utan att ny bdisp beviljats.

10. Vad i denna § sagts om lok, gäller även rälsbuss utan resande och lokomotor.

Bestämmelserna i denna § skola gälla även för vissa trallor och arbetsmaskiner enl. åsatt märkning.

### § 33.

1. Småfordonsförare får på eget ansvar utföra småfor- Gemensamma bestämmelser om småfordon.  
don på linjen. Småfordonsfärd får ej ordnas så, att säkerheten äventyras för eller genom småfordonet eller att tåg (vut) hindras. Småfordon får ej fästas eller fasthållas vid tågfordon i rörelse.

2. Även på station sker framförandet på förarens eget ansvar, varför särskild försiktighet skall iakttagas. För vissa stationer kan tl bestämma, att medgivande erfordras av tkl eller ställverksvakt för att framföra A- och B-fordon på tågspår; uppgift härom intages i tdtboken.

3. Innan småfordon framföres på linjen, skall föraren inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften m. m. samt anmäla A- och B-fordonsfärd till underrättelsestation, allt enl. § 82:6 och 7.

4. Småfordon, som ej användes och är lämnat utan tillsyn, skall stå hinderfritt från spår eller på ett av trafik oberört spår samt vara fastlåst eller på annat sätt säkrat. På station får småfordon ej uppställas på eller i farlig närhet av tågspår, utan att tkl eller, om så bestämts, ställverksvakt medgivit detta.

5. a) Innan A-fordon framföres på linjen, skall föraren till tkl på en av de stationer (gränstationerna), som begränsa färdsträckan, anmäla färden, uppge tid för färdens början och beräknade slut samt färdsträckan; han skall även begära, att stoppsignalering anordnas. Tkl skall utväxla hinderanmälan och ombesörja stoppsignalering på gränstationerna såsom vid bdisp. A-fordon.

b) A-fordon får framföras *efter tåg, innan detta lämnat stationssträckan*, varvid anmälan enl. a) ovan skall göras till tkl på den gränstation, varifrån tåget utgår på sta-

tionssträckan. Så snart tåget avgått, skall nämnde tkl ombesörja stoppsignalering på egen station såsom vid bdisp och avlåta hinderanmälan enl. följande lydelse: »Efter tåg 0 hinder för tåg på sträckan M—N». Vid den andra gränsstationen skall stoppsignalering ej anordnas. A-fordonsföraren skall i stället ombesörja, att en signalgivare, som visar stoppsignal mot sistnämnda station, under hela A-fordonsfärden åker på ett avstånd av ca 900 m före A-fordonet. Hålles fordonet stilla, skall stoppsignalering anordnas mot tåget enl. § 27: 1 och 2.

c) A-fordonsfärd får företagas *i samband med sådant utbyte eller lösgörande av enstaka räl, som sker utan bdisp*, varvid arbetet skall inordnas under A-fordonsfärden enl. a) ovan; särskild signalering erfordras då ej för arbetet. Tillsyningsmannen skall genom förfrågan hos A-fordonsföraren förvissa sig om att arbetet kommer att skyddas av stoppsignaleringen för A-fordonet. När färden anmäles enl. a) ovan, skall uppges, att signaleringen gäller även arbetet. A-fordonsföraren får ej göra anmälan enl. mom. 7 eller borttaga stoppsignalerna, förrän tillsyningsmannen underrättat honom, att arbetet avslutats.

*Anm.* Stoppsignalering vid gränsstation enl. a)—c) ovan får efter överenskommelse med tkl anordnas av A-fordonsföraren eller annan tjänstehavare; härvid gäller § 29: 3, anm.

d) A-fordonsfärd får företagas även *i samband med bdisp*, varvid A-fordonsfärden skall inordnas under bdisp; särskild signalering erfordras då ej för A-fordonet. Tillsyningsmannen får ej anmäla, att bdisp avslutats, eller borttaga stoppsignalerna, förrän A-fordonsföraren underrättat honom, att A-fordonet undanförts. A-fordonsföraren skall även i detta fall tillämpa mom. 3 och göra anmälan enl. a) ovan.

6. Före ankomsten till vägkorsning, kurva eller andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttas, skall förare av A-fordon med motor ge »tåg kommer» och minska hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden vid behov kan stanna omedelbart.

7. A-fordon skall ha undanförts och föraren skall ha gjort anmälan härom till tkl på en av gränsstationerna inom den tid, som uppgivits för färden. Nämnde tkl ombesörjer, att hinderanmälan återkallas och att stoppsignalerna borttagas; vid den station dit fordonet införes, skall småfordonsföraren borttaga signalerna.

8. Vid B-fordonsfärd ansvarar föraren för färdens före- *B-fordon*. skriftsenliga utförande.

9. Under B-fordonsfärd — även när fyrhjulig motor-dressin går som tåg — skall »tåg kommer» alltid ges framför vägkorsning, som är försedd med ljus- eller ljud-signaler eller endast kryssmärken eller med bommar (grin-dar), för vilkas manövrering järnvägen ansvarar. Är kors-ningen försedd med ljus- eller ljudsignaler eller endast kryssmärken eller kan föraren ej se, att bommarna (grin-darna) stänga över vägen, skall han dessutom minska hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden vid behov kan stanna före ankomsten till korsningen. »Tåg kommer» skall ges även framför andra ställen, där sär-skild försiktighet bör iakttagas, såsom sådana oskyddade korsningar, kurvor o. d., där sikten är skynd; härvid skall dessutom hastigheten enl. förarens bedömning minskas i erforderlig mån, så att fordonet lätt kan stanna, om så erfordras.

Avståndet mellan tåg och efterföljande B-fordon eller mellan två B-fordon skall vara minst 200 m.

10. Om i undantagsfall B-fordon med motor beräknas ankomma till station strax innan tåg eller vut *tidigast* får avgå därifrån, skall B-fordonsföraren själv direkt hos tkl begära, att tåget (vut) kvarhålls, tills B-fordonet inkommit eller av B-fordonsföraren anmälts undanfört. B-for-donsfärden får då ej fortsättas, förrän visshet vunnits, att tkl rätt uppfattat och bifallit denna begäran. Tkl skall omedelbart utskryva order om kvarhållandet på S11. Vederb. ps på tåget (vut) skall, om det redan ankommit, tillställas ordern genast, eljest omedelbart efter ankomsten, om ej B-fordonet då inkommit eller anmälts undanfört. Kvarhållande av tåg får ske endast betr. tåg med fast uppehåll och endast om hinder i tågrörelsen ej beräknas uppstå.

11. B-fordon skall vara undanfört inom den tid, som uppgivits för färden. Bli B-fordon med motor kvarstå-ende på linjen utöver denna tid, skola knalldosor utläg-gas och underrättelse lämnas, allt enl. § 27: 1 och 2. Be-vakning erfordras ej.

### Kap. III. Anordnande och inställande av tåg. Anordnande av påskjutning.

#### § 35.

*Tidtabellsbok (tdtbok).*

1. Tdtbok skall mot kvitto tillställas all ps, som har behov därav. På varje bevakad dpl skall boken jämte utdrag därav (= tågordning) finnas tillgänglig för ps; ett exemplar av tågordningen skall insändas till ti för granskning. Förekommer tdt i tillägg till tdtboken, skall det kvitteras enl. mom. 4.

*Anm.* Ang. förandet av S3 på ordergivningsstation, se nämnda formulär.

*Angivande av möte i tidtabell (tdt).*

2. Möte anges i tdt i följande fall:

a) alltid, när båda tågen gå på båda sidor om stationen på samma enkelspår, men

b) eljest endast med tåg, som inom *en* timme före det avgående tågets tdtentliga avgångstid ankommer från det spår, varå sistnämnda tåg skall gå.

*Tillfälligt tidtabell (tdt).*

3. Tillfälligt tdt utfärdas av tl enl. S4 och delges vederb. ordergivnings- och underrättelsestationer, övriga berörda stationer, om möjligt även obevakade, samt ledm och maskinbefälet.

*Anm. 1.* Tkl får utfärda S4 för hjälptåg på del av närmaste stationssträcka.

*Anm. 2.* Ang. ifyllande av S4 på mottagningsstation, när tdt utsändes, se str 127.

S4 får i undantagsfall innehålla order, att tåg skall gå på tåganmälningssträcka efter annat tåg; se S4 baksida.

4. S4 kvitteras på S6 på sätt där anges. Tkl på nedan angivna stationer skall kvittera:

a) station, som skall lämna tåget tdt,

b) station, där möte eller förbigång bestämts genom tdt,

c) ordergivningsstation, som skall delge tåg order, när extratåget går,

d) underrättelsestation, vars underrättelsesträcka beröres av tåget, samt

e) station, som manövrerar vägbommar på linjen eller som skall underrätta vägvakt eller vakt vid rörlig bro eller vid fast postställe om tåget.

*Anm.* Är station bevakad, när tdt utfärdas, men obevakad när tåget går, skall kvitto enl. e) ovan lämnas av den station, som ansvarar för underrättelsen, när tåget utsändes på stationssträckan.

I följande fall skall dock S4 kvitteras av tkl på alla berörda stationer — även obevakade, om tl ej bestämt annat:

när S4 utsändes tryckt eller stencilerad och

när S4 gäller tåg, som består av endast lok och spårundersökningsvagn Bo7 nr 2812; i dylik tdt skall intagas följande anm.: »Bromsvikten otillräcklig för bestämd sth, varom bps skall lämnas besked vid underrättelse enl. § 82».

Tl skall övervaka, att kvitto inkommit från underrättelsestation, innan tåget skall gå på underrättelsesträckan, och från tågets utgångsstation, innan tåget skall gå därifrån, samt från övriga stationer, innan tåganmälan, tågklarering eller ordergivning, som berör tåget, skall ske.

### § 36.

1. Order att extratåg går ges i tdt eller enl. S5. Delgivning och kvittering av S5 samt övervakning av kvitteringen skall ske såsom för S4. Har kvitto ej inkommit från underrättelsestation, skall tl ombesörja, att lokps ges order på S10, innan tåget utgår på underrättelsesträckan.

*Order att  
extratåg  
går.*

Anm. Avvikelser, som få göras från tdt, utan att order på S10 eller S11 behöver ges, äro angivna på S5.

2. Tkl på extratågets utgångsstation eller annan station, som tl bestämt, skall delge tps på tåget order sålunda:

om tdt *finns* i tdtboken: S5 i original eller bestyrkt avskrift (utdrag),

om tdt *ej finns* i tdtboken: S4 i original eller bestyrkt avskrift samt, när tåget anordnas på dag som ej bestämts i tdt, S5 i original eller bestyrkt avskrift (utdrag).

3. Tps på varje tåg, som möter extratåg, skall delges mötesorder (S9) på en tidigare station, om möjligt ordergivningsstation; mötesordern (S9) skall dock ej lämnas förrän på mötesstationen, om denna är ordergivningsstation och byte enl. turlista av såväl förare som biträde skall ske där på det tåg, som skall delges. När i tillägg till tdtboken intagits tdt för extratåg och anbefallts komplettering av övriga tdt betr. möte med extratåget, skall ordergivning på S9 likväl ske, tills tl meddelat, att all berörd tps kvitterat tillägget.

4. Order att tåg inställes ges enl. S5. Denna skall delges samma stationer som S4; kvitto lämnas endast av den station, varifrån tåget inställes. Vad i mom. 3 sagts om

*Order  
att tåg  
inställes.*



order till tåg, som möter, skall i tillämpliga delar gälla även betr. order om möte, som bortfaller eller ändras.

### § 37.

*Påskjutning.*

1. Pålok får vid behov användas till tåg, som ej medför stångkopplade vagnar. Pålok får ej sammankopplas med tåg eller tillsättas tåg, som är i gång, utan att ti i samråd med miö medgivit detta.

Kan lok disponeras och skall påskjutningen ske endast på del av närmaste stationssträcka, får tkl besluta om påskjutningen och lokets återgång; eljest skall tl besluta härom.

När pålok återgår, anses det vara extratåg.

2. Order om påskjutning och påloks återgång skall ställas till de stationer, mellan vilka påskjutningen skall ske, mellanliggande stationer samt underrättelsestationen. Har underrättelsestationen ej kunnat delges, skall lokps å påloket ges order på S10.

Tkl på den station, där påskjutningen börjar, skall ge order till lokps å påloket om påskjutningen och återgången samt till tps på det tåg, som skall påskjutas, om påskjutningen. Ordern skall lämnas på S11 och för återgången på S4, om tl beslutat påskjutningen, eljest på S11 eller muntligen av tkl. I ordern om återgången skall lämnas uppgift om tågspår. Tkl skall även ombesörja, att tåg, som får möte med återgående pålok, ges order på S9.

## Kap. IV. Tågs sammansättning.

### § 38.

*Besiktning av tågfordon m. m.*

1. Tågfordon skall ha besiktigats enl. särskilda bestämmelser, innan det tages i trafik.

2. Tågfordon, som ej tillhör SJ och som skall fraktas mot avgift på egna hjul och ej besiktigats eller som skall befordras i skadat skick, får ej gå in på SJ utan skriftligt medgivande av miö, som vid behov skall ombesörja besiktning. Detta gäller även overksam lok (lokomotor), som ej tillhör SJ. Medgivandet skall innehålla uppgift om den sth, som får användas, samt för lok uppgift om dettas vikt och största axeltryck; avskrift därav skall bifogas transporthandlingarna.

3. Har vagn skadats så, att dess trafikduglighet kan ifrågasättas, skall en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare avgöra, om vagnen får insättas i trafik eller skall sändas tom eller lastad i riktning mot verkstad. Har vagn varit ur spår, gäller str 123, § 6. Vagn med skadeanslag »Vagnen har varit ur spår» skall snarast sändas till verkstad eller reparationsplats för axelbyte, om vagnen tillhör SJ, eljest till ägande banan.

Har lok (lokomotor) skadats, skall maskinbefälet eller föraren avgöra, om och på vilka villkor det får framföras.

### § 39.

1. Bromsarna i tåg, med undantag av rälsbusståg, utgöras av *tryckluftbromsar* och *skruvbromsar*. Med hän- <sup>Olika slags bromsar.</sup> syn till verkningssättet indelas tryckluftbromsarna i:

a) *S-bromsar* (mycket hastigt verkande bromsar): broms med omställningsanordning i läget »S» eller »Snt»;

b) *P-bromsar* (hastigt verkande bromsar): broms med omställningsanordning i läget »P» eller »Perst», broms av system Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning och utan fast strypanordning;

c) *G-bromsar* (långsamt verkande bromsar): broms med omställningsanordning i läget »G» eller »Godst», broms av system Kunze-Knorr-G och Hildebrand-Knorr-G, broms av system Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning men med fast strypanordning enl. märkning på fordonets långbalkar;

d) *M-bromsar* (malmtågsbromsar): broms av system Knorr, Westinghouse och New-York utan omställningsanordning men med hjälpledning.

För S-, P- och G-bromsar är ledningstrycket 5 kg/cm<sup>2</sup>; för M-bromsar är ledningstrycket i huvudledningen 4 eller 1.6 kg/cm<sup>2</sup>.

För broms, vars verkningssätt kan förändras genom omställningsanordning, skall läget »S» (»Snt») användas i tåg av bromsgrupp S, läget »P» (»Perst») i tåg av bromsgrupp P1, P2 eller M och läget »G» (»Godst») i tåg av bromsgrupp G eller Ö.

Anm. Ang. tryckluftbromsar av olika system och dessas handhavande, se str 254 Bt.

*Tågens  
indelning  
ur broms-  
synpunkt.*

2. Med hänsyn till de slag av bromsar, som användas, indelas tågen på följande sätt, varvid bromsvikten och axlarna hos verksamt lok (lokomotor) ej medräknas:

a) *Tåg av bromsgrupp S* =

dels motorvagnståg, vari alla axlar ha verksamt S-broms, dels tåg, vari endast 4-axliga rammsäkra stålvagnar<sup>1)</sup> (se str 169) finnas och alla axlar ha verksamt S-broms; dock får verksamt P-broms finnas på 4 axlar, om axelantalet är minst 16, och på 8 axlar, om axelantalet är minst 40, förutsatt att övriga axlar i båda fallen ha verksamt S-broms.

*Anm. 1.* Under a) nämnda tåg få hänföras till bromsgrupp S, även om bromsen på 4 axlar blivit obrukbar under vägen, förutsatt

att axelantalet i motorvagnståg är minst 12 samt

att axelantalet i annat tåg är minst 40 och de obromsade axlarna finnas inuti tåget.

Vagn Ao3 nr 1366 får kopplas sist i tåg av bromsgrupp S, churu den ej är rammsäker stålvagn.

b) *Tåg av bromsgrupp P1* = tåg, där alla axlar ha verksamt P-broms;

c) *Tåg av bromsgrupp P2* = dels tåg, där minst  $\frac{2}{3}$  av den använda bromsvikten erhålles från P-bromsar, dels tåg med en vagnvikt av högst 150 ton, i vilket minst 4 axlar bromsas med P-bromsar;

d) *Tåg av bromsgrupp G* = tåg, där minst hälften av den använda bromsvikten erhålles från G-bromsar;

e) *Tåg av bromsgrupp M* = tåg, där minst  $\frac{2}{3}$  av den använda bromsvikten erhålles från M-bromsar;

f) *Tåg av bromsgrupp Ö* = tåg, som ej kan hänföras till någon av ovan nämnda grupper.

Malmvagnar (litt. M), som äro tomma eller lastade med mindre än 15 ton, få ha tryckluftbromsen verksamt endast i tåg av bromsgrupp M med ett huvudledningstryck av 1,6 kg/cm<sup>2</sup>. Malmvagnar få ej tryckluftbromsas i tåg med ett ledningstryck av 5 kg/cm<sup>2</sup>.

*Anm. 2.* Om tåg tillhört eller avsetts tillhöra viss bromsgrupp men ändring häri sker, skall tps ges order härom.

*Tågs stor-  
lek vid  
olika sth.*

3. Det högsta antalet axlar i tåg, frånsett axlarna hos verksamt lok (lokomotor), får vara:

<sup>1)</sup> Dyliga vagnar erfordras dock ej på bansträcka, där tåget framföres med en sth av högst 100 km.

| I tåg<br>av<br>broms-<br>grupp | Högsta antal axlar vid en sth av |                 |                   |                   |                 |                 |                  |                   |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------|-------------------|
|                                | T. o. m.<br>30 km                | 31—<br>40<br>km | 41—<br>50<br>km   | 51—<br>60<br>km   | 61—<br>70<br>km | 71—<br>90<br>km | 91—<br>100<br>km | 101—<br>130<br>km |
| S                              | —                                | —               | —                 | —                 | —               | 60              | 60               | 60                |
| P1                             | 140                              | 120             | 100               | 80                | 70              | 60              | 60               | —                 |
| P2                             | 140                              | 120             | 100               | 80                | 70              | 60              | —                | —                 |
| G                              | 180                              | 180             | 140               | 100 <sup>1)</sup> | 90              | —               | —                | —                 |
| M                              | 210                              | 210             | 180 <sup>2)</sup> | 140 <sup>2)</sup> | —               | —               | —                | —                 |
| Ö                              | 140                              | 120             | 100               | 80                | —               | —               | —                | —                 |

<sup>1)</sup> 120 axlar i tåg, vari skruvbroms ej användes.

<sup>2)</sup> 210 axlar i tåg, som består av tomma malmvagnar; detta gäller även om sist i dylikt tåg medföras högst 6 axlar, som tillhöra andra vagnar än malmvagnar.

#### § 40.

1. Broms- och vagnvikten beräknas på sätt, som anges i tdtboken. Bromsvikten i tåg av annan bromsgrupp än S skall, fränsett bromsvikten hos verksamt lok (lokomotor), minst motsvara det bromstal, som framgår av bromstalstabellen i tdtboken; vid uträkningen härav skall hjälptabellen i nämnda bok användas.

*Erfor-  
derlig  
broms-  
vikt i  
tåg.*

I tåg av bromsgrupp P2 skola alla felfria P-bromsar inkopplas. I tåg av bromsgrupp G, M och Ö få alla felfria tryckluftbromsar inkopplas; bestämmelserna i § 39: 2 d och e skola dock beaktas. Tvåaxlig sjukvagn, vari sjuk person färdas, får tryckluftbromsas, endast när så erfordras för att få tillräcklig bromsvikt i tåget.

2. I malmtåg med ett huvudledningstryck av 4 kg/cm<sup>2</sup> skall bromsvikten hos annan vagn än litt. M beräknas till 80 % av den eljest gällande; är ledningstrycket 1,6 kg/cm<sup>2</sup>, får bromsvikten hos sådan vagn ej medräknas.

Bromsvikten hos en skruvbromsad vagn får medräknas, endast när bromsen kan tillsättas utan dröjsmål; en person får bemanna endast en skruvbroms.

3. Omställningsanordningen TOM—LAST skall intaga: läget TOM: alltid på styckegodsvagn, eljest på vagn med bromsviktskylt, när vagnens bruttovikt utan avrundning ej uppgår till den på skylten angivna omställningsvikten, och på vagn utan bromsviktskylt, när vagnen är tom eller lastad med mindre än 5 ton;

läget LAST: aldrig på styckegodsvagn, eljest på vagn

med bromsviktskylt, när vagnens bruttovikt utan avrundning uppgår till eller överstiger den på skylten angivna omställningsvikten, och på vagn utan bromsviktskylt, när vagnen är lastad med minst 5 ton.

*Anm.* Enär felaktig inställning i läget LAST kan förorsaka fastbromsning (»slag i hjulen»), skall omställningsanordningen ovillkorligen intaga läget TOM, när så bestämts. I tveksamma fall skall läget TOM användas.

4. Följande tåg få framföras utan annan broms än lokets: snöplogståg, tåg med en vagnvikt av högst 30 ton och en sth av högst 70 km samt tåg med en vagnvikt av högst 60 ton och en sth av högst 60 km; finnas tryckluftbromsar, skola dessa dock inkopplas. För lokomotor-tåg gäller i stället § 101: 2.

*Anm.* I tåg, som består av endast lok och spårundersökningsvagn Bo7 nr 2812, skall vagnens broms vara inkopplad men bromsning normalt ske endast med lokets direktbroms; den sth, som gäller för loket på bansträckan ifråga, tillämpas.

5. Tillåten vagnvikt m. m. i efterkoppling framgår av nedanstående tabell.

| Sth               | Efterkoppling                       |   | Anmärkingar   |
|-------------------|-------------------------------------|---|---|
|                   | tillåten sammanlagd vagnvikt        | därav utan bemannad skruvbroms sist i tåget högst |   |
| T. o. m.<br>60 km | Särskild begränsning ej föreskriven | 90 ton  | När efterkopplingen överstiger 90 ton, skall denna och den tryckluftbromsade tågdelen var för sig ha bromsvikt enl. vederb. bromstal i bromstalstabellen; bromsgruppen bestämmes för tåget i dess helhet. |
| 61—70 km          | 90 ton                              | 60 ton  | Bromsvikt från tryckluftbroms skall finnas för tågets hela vagnvikt enl. vederb. bromstal (skruvbroms får alltså ej tillgodoräknas).  |
| 71—90 km          | 90 ton                              | 60 ton; dock högst 4 axlar                        |   |
| över 90 km        | Ingen                               | —   | —   |

Sist i tåg, som endast skruvbromsas, får finnas högst 90 ton vagnvikt utan verksam broms.

Skruvbroms får användas inuti tryckluftbromsad tågdelen, men sth får då vara högst 60 km.

Bromsledning i efterkoppling skall hopkopplas med ledningen i den främre tågdelen; härigenom ändras dock ej gränsen mellan den tryckluftbromsade tågdelen och efterkopplingen.

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

**6.** I tåg, där tryckluftbroms användes, skall nödbroms vara omedelbart åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tjänstgörande ps.

*Anm.* På malmbanan får tåg, där högst 16 malmvagnar äro anslutna till bromsledningen, framföras utan att nödbroms är åtkomlig i vagnarna.

**7.** Anser föraren, att större bromsvikt än den bestämda erfordras på grund av ogynnsam väderlek eller annat förhållande, skola åtgärder vidtagas för att öka bromsvikten. Kan så ej ske, skall tåget framföras med den minskade hastighet, som föraren anser säkerheten kräva.

Finner föraren, att bromsningen ej motsvarar den använda bromsvikten, får han stoppa tåget för undersökning och vidtaga erforderliga åtgärder.

Blir tryckluftbroms i tåg helt eller delvis obrukbar, skola skruvbromsar bemannas eller vagnar frångopplas eller hastigheten nedsättas. Tl skall underrättas om hastighetsnedsättning. Blir av annan opåräknad anledning bromsvikten otillräcklig, skall tl besluta om erforderliga åtgärder, såvitt ti ej bemyndigat tkl att bestämma om hastighetsnedsättning.

**8.** När hastighetsnedsättning beslutas av tl eller tkl med hänsyn till bromsvikten, skall tps ges order på S10, oavsett verksamt loks sth. Tåget skall därefter framföras på de olika delarna av resp. stationssträckor med högst den hastighet, som med hänsyn till lutningsförhållandena är tillåten enl. bromstalstabellen.

## § 41.

**1.** Verksamt lok (lokomotor) skall i regel gå främst i tåg. När så bestämts i tdt eller i trängande fall av tl, får det gå sist i tåg, vari stångkopplade vagnar ej finnas; kan lokps då ej hålla tillfredsställande utkik i rörelserikt-

*Antalet  
lok i tåg  
och deras  
plats.*

ningen, skall en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps.

Tåg får tillfälligtvis backas för att a) undvika fara, b) förebygga att tåget blir kvarstående på linjen, se § 83:2, eller c) utväxla resande vid dpl, som tåget av misstag gått förbi; i fallet c) får backning ske högst 1 000 m, varvid § 83:2, första och tredje styckena, skall tillämpas. Medförs stångkopplade vagnar i tåg, som tillfälligtvis backas, skall särskild försiktighet iakttagas.

2. För att framföra tåg får utom ett pålok användas högst två lok, som då skola kopplas intill varandra. Framföres tryckluftbromsat tåg av två lok, bör bromsen manövreras från det främsta.

Motorvagn, som manövreras från annat fordon främst i tåget (»manövernagn»), får inkopplas även inuti tåg, som är tryckluftbromsat. Finnas två dylika motorvagnar, som båda manövreras av samme förare, behöva de ej kopplas intill varandra.

3. Vid lokkoppling skall iakttagas:

koppling av två lok med väsentligt olika sth bör undvikas,

vid koppling av två ånglok med olika sth skall i regel loket med den största hastigheten gå främst,

vid koppling av ellok och ånglok bör elloket i regel gå främst.

*Anm.* Bestämmelserna om verksamma loks plats och antal gälla ej för hjälptåg och snöplogståg.

4. I god tid innan overksam lok eller tender, som ej användes för godsbefordring, skall transporteras i tåg, skall avsändande maskinbefäl lämna tl de uppgifter om lokets (tenderns) beskaffenhet, placering, sth m. m., som framgå av form. 381 Å; dessa uppgifter skola av avsändaren anges även på transporthandlingarna. Tl skall i erforderlig omfattning vidarebefordra sålunda erhållna uppgifter till berörda stationer på egen sektion och till tl på andra berörda sektioner.

Innebär den sth, som maskinbefålet föreskrivit för det overksamma loket (tendern), hastighetsnedsättning för tåget, skall tps ges order på S10, oavsett verksamt loks sth.

*Anm.* Hastighetsnedsättning skall ske över vissa broar och andra ställen enl. uppgifter i tdtboken.

## 5. Overksamta lok skall placeras i tåg sålunda:

| Lokets beskaffenhet  | Loket placeras, om tåget drages av  |   |
|--|---|---|
|  | ett lok   | två lok   |
| Utan bristfällighet av betydelse för gång i tåg; motorvagn med genomgående draginrättning.                           | Motorvagn var som helst, annat lok närmast tågloket, om så kan ske, eljest var som helst i tåget; lok litt. H och F samt ej nedkopplat lok litt. D och Od skall dock vid längre transport än 10 mil i en följd placeras närmast tågloket. | Var som helst, annat lok än motorvagn skall dock skiljas från sista dragande lok av minst 14 axlar. |
| Med bristfällighet av betydelse för gång i tåg, tenderlok utan tender och motorvagn utan genomgående draginrättning. | Sist i tåg.   | Sist i tåg; annat lok än motorvagn skall dock skiljas från sista dragande lok av minst 14 axlar.    |

E

Anm. Högst två overksamma lok, fransett motorvagnar, få medföras i ett tåg, varvid endast ett dragande lok får finnas; det ena overksamma loket skall kopplas närmast intill det dragande och det andra skiljas från framföregående lok av minst 14 axlar.

## § 42.

I tåg, som drages av lok (lokomotor) och är upplåtet för resande, skall skyddsutrymme, vari resande ej få färdas, finnas intill loket (lokomotorn) enl. följande tabell. Är vagnen närmast lok rammsäker stålvagn (se str 169), erfordras dock ej skyddsutrymme.

*Skydds-  
utrymme  
intill lok  
(loko-  
motor).*

Skyddsutrymme erfordras ej för militär i militärtåg, pressbyråns tågbud, personal i restaurang- eller byffévagn och för ambulerande tågservering samt ej heller i motorvagnståg eller i tåg med en sth av högst 40 km.

Är skyddsutrymmet i tåg otillräckligt för tågets sth, skall tps ges order om hastighetsnedsättning på S10, oavsett verksamt loks sth.



| Tåg med en sth av | Skyddsutrymme |   |  |
|-------------------|---------------|---|--|
|                   | erfordras ej  | halv 2- eller<br>3-axlig vagn<br>eller 1/4<br>boggivagn | hel 2- eller<br>3-axlig vagn<br>eller 1/2<br>boggivagn |
|                   |               | vid en vagnvikt av (ton)                                |  |
| 91—100 km .....   | t. o. m. 100  | 101—200   | över 200   |
| 81— 90 » .....    | » 150         | 151—400   | » 400  |
| 71— 80 » .....    | » 200         | 201—500   | » 500  |
| 61— 70 » .....    | » 250         | 251—600   | » 600  |
| 51— 60 » .....    | » 400         | 401—900   | » 900  |
| 41— 50 » .....    | » 550         | över 550  | —  |

*Anm. 1.* Som  $\frac{1}{2}$  boggivagn räknas F- och D-avd. i en kombinerad boggivagn, köksavd. i en Ro samt vestibulen eller de två yttersta halvkupéerna i en Bo10. Som  $\frac{1}{2}$  tvåaxlig vagn räknas F- och D-avd. i en kombinerad tvåaxlig vagn. Varje halva av en CC2 räknas som en tvåaxlig vagn.

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

### § 43.

*Tågsam-  
mansätt-  
ning.*

1. Alla fordon i tåg skola vara hopkopplade med varandra med skruvkoppel; härifrån undantagas fordon i rälsbusståg, fordon som användas parvis, stångkopplade vagnar samt, om ti i samråd med miö ej bestämt annat, pålok.

*Anm.* Fordon med skadad draginrättning får provisoriskt kopplas sist i tåg med en sth av högst 40 km, om en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare godkänt kopplingen för nämnda hastighet.

2. Fordon med skruvkoppel få ej framföras intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående buffert huvudens mittpunkter på horisontalspår överstiger ca 85 mm för fordon med övergångsbryggor och ca 125 mm för andra fordon.

3. Fordon får ej framföras på viss bansträcka utan styrelsens medgivande, om axeltrycket överstiger det för sträckan högsta tillåtna; se str 141 j.


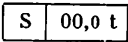


4. Fordon, som självt eller vars last överskrider lastprofilen, får ej framföras i tåg utan tillstånd av biö. Dylikt tillstånd inhämtas enl. bestämmelser i str 141 a.

Intill vagn, vars last skjuter utanför vagnsgaveln så

mycket, att fara kan uppstå för den kopplande eller skada ske på närmast gående fordon eller på lastat gods, skall finnas skyddsvagn; se str 141 a.

5. Person-, post- eller resgodsvagn, som saknar hastighetsmärkning, får framföras i tåg med en sth av högst 90 km.

6. Trafik- eller tjänstevagn, som är avsedd för godsbe-  
fordran, får ej framföras med större hastighet än märk-  
ningen anger, nämligen:

| Märkning  | S t h  |                 |   |  |  |   |   |   |
|---|--|-----------------|---|--|--|---|---|---|
| <b>Internationell märkning under T-märket.</b>  |  |                 |   |  |  |   |   |   |
|    | 100 km.  |                 |   |  |  |   |   |   |
|   | <table border="0"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.</td> </tr> <tr> <td>90 km för svensk vagn } (om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen<br/>80 * * utländsk * } (angivna vikten.)</td> </tr> </table> | {               | 100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten. | 90 km för svensk vagn } (om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen<br>80 * * utländsk * } (angivna vikten.) |  |   |   |   |
| {   | 100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.  |                 |   |  |  |   |   |   |
|   | 90 km för svensk vagn } (om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen<br>80 * * utländsk * } (angivna vikten.)   |                 |   |  |  |   |   |   |
| <b>På svenska vagnar: märkning till vänster på vagnens långsida under eller invid litterabeteckningen.</b>  |  |                 |   |  |  |   |   |   |
|    | Det antal km, som anges genom märkningen.  |                 |   |  |  |   |   |   |
| <table border="1" data-bbox="64 945 246 1072"> <tr> <td>100 km</td> <td>högst<br/>00,0 t</td> </tr> <tr> <td>90 km</td> <td>över<br/>00,0 t</td> </tr> </table> | 100 km   | högst<br>00,0 t | 90 km   | över<br>00,0 t   | <table border="0"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.</td> </tr> <tr> <td>90 km, om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.</td> </tr> </table> <p>I stället för 100 och 90 km kan märkningen ange 90 och 70 km.</p> <p>a) 60 km i lokalgodståg (blandat tåg, om lokalgodståg ej finns i den riktning vagnen skall gå).</p> <p>b) 50 km i andra än i a) nämnda godståg, som framföras av ånglok.<br/>40 km i andra än i a) nämnda godståg, som <i>ej</i> framföras av ånglok.</p> <p>(får ej framföras i snäll- eller persontåg.)</p> | { | 100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten. | 90 km, om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen angivna vikten. |
| 100 km  | högst<br>00,0 t  |                 |   |  |  |   |   |   |
| 90 km   | över<br>00,0 t   |                 |   |  |  |   |   |   |
| {   | 100 km, om lastens vikt <i>ej överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.  |                 |   |  |  |   |   |   |
|   | 90 km, om lastens vikt <i>överstiger</i> den i märkningen angivna vikten.  |                 |   |  |  |   |   |   |
|    |  |                 |   |  |  |   |   |   |

För vagnar utan märkning gäller följande:  
*trafikvagnar*

1) småbäriga vagnar, varmed avses vagnar med högst 12 tons bärighet utom vagnar litt. Hs samt utom utländska kylvagnar med minst 4,0 m hjulbas och minst 12 tons taravikt: behandlas som  $\triangle$ -märkta;

2) ej småbäriga vagnar: få ej gå i tåg med en sth över

70 km utan att en i vagnsyning och vagnunderhåll förfaren tjänstehavare anser, att så kan ske.

### *tjänstevagnar*

1) axeltransport- och gastransporthagnar: i person- och snälltåg endast sist;

2) småbäriga vagnar (högst 12 tons bärighet): behandlas som  $\Delta$ -märkta;

3) övriga vagnar: i personförande tåg utom lokalgodståg endast undantagsvis och med en sth av högst 50 km.

i övriga tåg (inberäknat lokalgodståg) med en sth av högst 60 km.

*Anm. 1.* Vissa tjänstevagnar få enl. anslag på vagnen, transportplan eller särskilt beslut gå i persontåg utan hastighetsbegränsning.

Oavsett märkning gäller följande:

a) två- och treaxlig vagn, vars hjulbas (= avståndet mellan yttersta axlarna) understiger 5 m: ej sist i tåg med en sth över 70 km.

*Anm. 2.* På SJ vagnar utom litt. M anges detta genom ett runt, vitfärgat fält vid adressramens ena sida samt på buffertbalken.

b) normalspårig överföringsvagn (litt. Q37): lastad endast i tåg med en sth av högst 60 km, tom högst 70 km;

c) vagn med tyngre gods av större längd (räler, bjälkar o. d.): ej intill vagn, som är upplåten för resande, och ej utan tl tillstånd i tåg med en sth över 60 km;

d) stångkopplade vagnar: endast obromsade och i slutet av tåg med en sth av högst 50 km och alltid efter vagnar, som äro upplåtna för resande, samt skilda från den sista av dessa vagnar genom minst en annan vagn. Vagn med verksam broms får ej finnas efter de stångkopplade;

e) vagn med eldfarlig olja:

f) vagn med explosiv vara av 1:a klass: får ej ha bemannad skruvbroms och får tryckluftbromsas, endast om så erfordras för att bromsvikten i tåget skall bli tillräcklig.

Bestämmelser finnas i str 141 a och 114. Utdrag ur str 141 a finns i str 27, 33 och 49.

*Anm. 3.* Vid ordergivning skall skiljas mellan befordran av explosiv vara i kruttåg och i annat tåg.

g) *öppen vagn med lättantändligt gods* (se str 141 a, bil. H, avd. C VII) i *ångtåg*: insättes på sådan plats i tåget, att risken för antändning från loket begränsas, om så kan ske utan menlig tåg försening eller annan olägenhet; får ej gå i ångtåg med en sth över 70 km utan tillstånd av tl.

*Anm. 4.* Enl. erfarenhet sker antändning genom gnistor från koleldat lok sällan på vagnar efter den 12:e från loket räknat; f. ö. är antändningsrisken på vagn, som går närmast dylikt lok, i regel mindre än på omedelbart efterföljande vagnar.

h) *cisternvagn, lastad med klor eller svaveldioxid, och vagn med fat, av vilka något innehåller minst 100 kg klor eller svaveldioxid*: obemannad och ej i tåg, som är upplåtet för resande, samt högst två dylika vagnar i samma tåg, därvid kopplade tillsammans; placeras om möjligt nära mitten av tåget och alltid så, att närmast framför finnas minst tre och närmast bakom minst två vagnar, varå personer ej färdas och vilka ej medföra explosiv vara av 1:a klass, lättantändligt gods eller träkol. | Tps skall ges order på S 11. Bestämmelserna i detta stycke gälla ej vid vut.

*Anm. 5.* Tömnda cisternvagnar, tömda fat, mindre behållare med klor eller svaveldioxid, s. k. bomber, och fat med mindre innehåll än 100 kg befordras utan inskränkningar.

i) *overksam lokomotor*: med en hjulbas under 4,0 m sist i tåg med en sth av högst 40 km, med en hjulbas av minst 4,0 m var som helst i tåg med en sth av högst 70 km; vårdare skall i båda fallen medfölja, om lokomotorns drivkedjor ej äro nedtagna eller fram- och backväxeln ej är fastlåst i 0-läge med betryggande anordning i växellådan. *Revisionsvagn* med eller utan eget maskineri: sist i tåg med en sth av högst 70 km.

7. För nedan nämnda arbetsmaskiner och specialfordon äro befordringsvillkoren angivna i bil. 2:

snöplog på egna hjul, spårrensare, isskrapa, plogningsmaskin, ballastjusteringsmaskin, broprovning svagn, justeringsvagn, kranvagn, transportabla omformare eller transformatorer samt ställverk svagnar.

8. Märkning på fordon med ett runt vitt fält på vardera sidan om adressramen och två runda vita fält på buffertbalken innebär, att särskild. av fordonets konstruk-

tion beroende föreskrift om sth och placering i tåg finns angiven på fordonet.

9. När hastighetsnedsättning erfordras enl. denna §, skall tps ges order på S10, oavsett verksamt loks sth.

*Anm.* Ang. sammansättning av hjälptåg, se str 166.

## Kap. V. Tågs klarering och framförande.

### § 44.

*Bevakning av driftplats (dpl).*

På station och blp skall tpx tjänstgöra, så länge tåg befinner sig på intilliggande tåganmälningsträcka samt när tåganmälan kan ifrågakomma. När så kan ske utan olägenhet, får ti i undantagsfall medge, att tkl tjänstgöring börjar först 15 min, innan tåg tidigast väntas, och upphör redan 5 min efter det tåg avgått från stationen; på en av stationssträckans gränsstationer skall dock tkl alltid tjänstgöra, så länge tåg befinner sig på sträckan. Uppgift om dylika medgivanden skall bekantgöras för all berörd ps, om möjligt i tdtboken.

Lastplats med huvudsignal och signalplats skall vara bevakad, när så erfordras för signalens manövrering.

*Anm.* Undantag från dessa bestämmelser kan medges enl. §§ 86—96.

### § 45.

*Daglig inspektion och tillsyn.*

1. Stf skall dagligen inspektera bangården och därvid särskilt uppmärksamma, om växlar, signalinrättningar och andra säkerhetsanordningar äro i fullt användbart skick. Därvid skall även tillses, att räler med spårledning äro fria från grus, starkare rostbildning och annan isole- rande beläggning. Vid behov skola åtgärder omedelbart vidtagas för att trygga säkerheten och avhjälpa fel. Ti kan medge, att inspektionen på större station i lämplig omfattning åläggas annan tjänsteman.

*Anm.* Ti skall i samråd med biö bestämma om inspektion på ständigt obebakad dpl; dylik inspektion kan lämpligen åläggas bm och sträckvakt vid deras inspektion av banan.

2. Varje afton och vid stark blåst även på annan tid skall tillses, att åtgärder äro vidtagna, så att fordon ej komma i drift. Avställda fordon skola, även om spårspärr finns, sammankopplas sinsemellan eller i större grupper och varje grupp säkert förstängas samt i betryggande om- fattning bromsas. Tillsynen skall utövas av stf men får

av denne åläggas tkl, när turfördelningen så kräver. Även eljest får dylik tillsyn åläggas tkl eller tågvägsinspektör enl. medgivande av ti. Medgivandet får endast i undantagsfall gälla område, där tågrörelse förekommer. Vid stark blåst skall tillsynen under stf frånvaro utövas av tkl, om den ej ålagts annan tjänstehavare.

3. I plan för säkerhetstjänsten skall anges, när annan tjänstehavare än stf regelbundet skall förrätta inspektion enl. mom. 1 eller tillsyn enl. mom. 2.

4. På dpl, där tv finns, skall inspektion och tillsyn enl. denna § förrättas av tv.

## § 46.

1. Txp skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder, som ha samband med tågs klarening, t. ex. manövrera ställverk, och eljest övervaka dessa åtgärder. Han skall dock alltid själv manövrera inrättning för frigivning av såväl huvudsignaler som tågvägsförregling och handha nycklar till tågvägsåls (-spärr).

*Anm.* Nyckel till tågvägsåls (-spärr) får ej lämnas kvarsitande i låset (spärren).

2. På varje station skall i plan för säkerhetstjänsten (form. 385 K) eller turlista intagas bestämmelser enl. anvisningarna till planen, vilken skall anslås på lämpliga ställen eller på annat sätt hållas tillgänglig för all ps, som tjänstgör i säkerhetstjänst. Sådan ps är skyldig taga del av planen.

Samma tjänstehavare får utföra flera slag av de göromål, som anges i plan för säkerhetstjänsten (turlista). Tågvägs klargöring och inspektion skall dock utföras av olika personer utom på station, där tkl själv manövrerar ställverk eller där ti medgivit annat.

3. Order, som röra säkerhetstjänsten, skola delges berörd underlydande ps å dpl på betryggande sätt, som skall godkännas av ti och anges i plan för säkerhetstjänsten.

*Anm.* På mindre stationer kan dylik order lämpligen delges genom att ps skriver sina signaturer vid vederb. ställe i överlämningsboken. På större stationer bör kvitto tagas av växlingsledare, ställverksvakter m. fl., när order ej delges per telefon.

4. På varje station och blp skall föras överlämningsbok (form. 363 A och A1) enl. anvisningarna till denna. Sker

*Säkerhets-  
tjänstens  
handhava-  
nde i  
allmän-  
het.*

avlösning mellan tpx i omedelbar följd, skall överlämnningen dessutom ske muntligen.

Överlämningsbok e. d. skall i erforderlig omfattning föras även i ställverk, om ti så bestämt.

5. Vid varje dpl, där kontrollåsnycklar finnas, skall nycklarnas typ och antal vara angivet på form. 361 C.

6. När tåg är på in- eller utgående på dpl, där tpx eller plv skall tjänstgöra för tåget, skall denne vistas på plattform eller i dess närhet, om ej annat tjänsteåliggande kräver, att han vistas på annat håll; han skall därvid bl. a. söka uppmärksamma oregelmässigheter i tåget. För genomfartståg skola tk1, när så kan ske, posta varannan på höger och varannan på vänster sida om tåget enl. bestämmelser, som utfärdas av ti och intagas i tdtboken.

Måste tk1 på enmansstation uppehålla sig vid infartssignalen (yttersta växeln) för ordergivning eller emedan infartssignal saknas eller är bristfällig, får avgångssignal till genomfartståg ges från nämnda plats.

Ti kan i de fall, som anges i bil. 3, medge undantag från skyldigheten för tpx (plv) att vistas på plattform eller i dess närhet.

#### § 47 (reservnummer).

#### § 48.

*Belysning på personplattform.*

Personplattform skall hållas belyst i mörker, när den är upplåten för allmänheten. Ti kan dock medge undantag härifrån för obevakade dpl, där ps ej finns.

#### § 49.

*Order till tåg och vagnuttagning (vut).*

1. Order till tbfh (tillsyningsman) och lokps skall ges på S-formulär, om ej utskrivning på annat sätt medgivits av ti eller erfordras i undantagsfall. På de bansträckor, som distriktschefen bestämt, skola dock vissa order ges i vko enl. anvisningarna till denna.

Order till tåg (vut) på eller utanför dpl, där ordern skall tillämpas, får dock ges muntligen (även i signaltelefon), om annat ej bestämts.

Skriftlig order skall vara tydligt skriven och med dpl-namn fullständigt utskrivna i ordertexten samt under-tecknad av tk1. Sedan ordermottagaren kontrollerat, att han fått rätt orderkopia, skall han lämna kvitto, som för-

varas på stationen. En kopia eller utskrift behålles av den, som kvitterat ordern.

Vid psbyte på tåg (vut) skall frånträdande tjänstehavare till den tillträdande mot kvitto i anteckningsbok överlämna erhållna order, som gälla den sistnämndes tjänst. Kan så ej ske, skall överlämningen förmedlas genom tkl.

2. Biträde skall kontrollera, att erhållen order efterlevs.

*Anm.* Föraren på den bakre av två verksamma rälsbussar likställs med biträde och skall därför tillställas och kvittera order.

3. Order till tåg skall alltid, när så kan ske, ges på station före tågets ankomst till kontrollstationen och om möjligt på ordergivningsstation. Kontrollstationen skall underrättas, när ordergivning skett, varvid det väsentliga av ordern uppges. Har sådan underrättelse ej erhållits och kan genom förfrågan visshet ej vinnas, om ordergivning skett, skall tkl på kontrollstationen ombesörja sådan. Har tåg utan att ha fått order avgått från station, där ordern skulle ha givits, skall denna station dels anmoda annan station att verkställa ordergivningen, dels underrätta kontrollstationen härom.

Skall kontrollstation lämnas obebakad, skall tkl där underrätta ordergivande station samt anmoda närmaste station, som tidigare berörs av tåget, eller om tåget skall ges ordern där, närmaste station (blp) åt motsatt håll att ombesörja kontrollen. Sistnämnda dpl får ej anmäla »Klart 0 till N», förrän besked erhållits, att ordergivning skett. På sistnämnda sätt skall kontrollen ske även i andra fall, när order måste ges på gränsstation vid början av den stationssträcka, där ordern skall tillämpas. Där »Klart 0 till N» ej utväxlas, får »0 in i N» ej lämnas för närmast föregående tåg, förrän besked erhållits, att ordergivning skett. Kan kontroll av ordergivningen ej ordnas på detta sätt, skall tl besked inhämtas.

## § 50.

1. Genomfartståg skall i regel intagas på huvudtågväg.

I övrigt bör tågspår väljas så, att den resande allmänheten för att komma till eller från tåg ej behöver gå över spår, varå annat tåg under tiden ankommer eller avgår.

2. När spårändring för visst tåg måste ske, skall tkl ombesörja, att lokps om möjligt ges order på en föregående

*Bestämmande av tågspår.*



station på S11 eller, för tåg som skall framgå enl. vso. på S8. Ordergivningsstation skall dock utan anmodan verkställa ordergivningen, när den delgivits till order, varigenom spårändringen bestämts, eller när spårändringen enl. uppgift i tågets tdt skall ske, på grund av att annat tåg anordnats. I sistnämnda fall skall ordern endast ange, att extratåget går (S9 vid möte och S11 vid förbigång).

Har order om spårändring ej lämnats på en föregående station, får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits.

Bestämmelserna i detta mom. gälla, även när tåg ankommer på högerspår vid enkelspårsdrift på dubbelspår och därför intages på annat spår än det, som bestämts i tdt eller särskild order.

*Anm. 1.* Har ändring av tågspår bestämts i tillägg till tdt-boken, skall order om ändringen ges på S11, tills till meddelat, att all berörd lokps kvitterat tillägget.

*Anm. 2.* För personförande tåg kan till bestämma, att även tbfh skall ges order på en föregående station om ändring av tågspår.

3. Erhållen order om spårändring skall ej gälla:

om spårändringen enl. uppgift i tågets tdt skall ske på grund av möte med anordnat extratåg och mötet ändras, eller

om spårändringen är angiven i vso och mötet ånyo ändras,

i båda fallen förutsatt att tps i förväg fått ordern om mötesändringen.

## § 51.

*Huvud-  
signals  
manö-  
vering.*

1. Huvudsignal, som ej fungerar automatiskt, skall normalt visa »stopp»; betr. tidpunkt för tändning av dylik signal, se § 53:2.

2. Körsignal för infart får ges högst 15 min före tågs väntade ankomst, om hinder ej finns för tågets framsläppande.

Körsignal för utfart får ges högst 15 min, innan tåg får avgå, om utfartstågvägen och närmaste tåganmälningssträcka då är klar.

Till genomfartståg, som ej skall kvarhållas på stationen, skall körsignal för utfart ges omedelbart innan körsignal ges med infartssignalen. Är utfartssignal försedd

med försignal, får ti medge, att körsignal med infartssignalen ges först, t. ex. när säkerhetsanordning vid väggkorsning är beroende av utfartssignalen.

3. Signalvakt får ej ge körsignal, förrän tkl givit order härom för varje särskilt fall. Dylik order får ej ges, förrän körsignal får visas enl. mom. 2; vid behov skall tkl upplysa vakten om vad som skall iakttagas. Ordern ges genom att frige signal- eller tågväghävstång (-ställare) med tågväglås, tågvägsspärr eller annan frigivningsanordning eller, om så ej kan ske, muntligen.

*Anm.* Kan muntlig order att visa körsignal ej ges utan menlig tidsutdräkt, får ordern ges genom att visa »klart», som skall repeteras av signalvakten.

4. Körsignal får ej ges av tpx och order enl. mom. 3 ej ges signalvakt, förrän tågvägsinspektion verkställt och tågvägen befunnits klar och betryggad, bestämmelserna om skydd för den resande allmänheten och om tågs samtidiga in- och utfart beaktats samt allt i övrigt är klart för tågets framsläppande.

*Anm.* Enl. § 55: 7 kan dock tpx i visst fall, innan tågvägsinspektion verkställt, ge order till ställverksvakt att ge »kör».

Även om fel eller hinder finns i tågväg, kan »kör» under vissa förutsättningar få ges till tåg enl. §§ 73 och 74.

5. Har körsignal givits med huvudsignal, skall manövreringsanordningen återställas till normalställning, så snart tåget stannat på dpl eller i sin helhet passerat de förreglade växelgrupper, som tillhöra tågvägen (gäller betr. infartssignal, som förreglar växlar i utfartstågvägen, alltså även dessa växlar).

I följande fall får detta dock ske, så snart tåget gått förbi huvudsignalen, om annat ej bestämts genom särskild instruktion:

när växelförregling ej finns eller är ur bruk;

när säkerhetsanläggning med tågväglås, tågvägsspärr eller elektrisk tågvägsförregling finns och växel ej är kontrollförreglad i signalledning till semafor.

Tågvägsförreglingsfält, tågväglås, tågvägsspärr eller annan anordning för tågvägens förregling får ej utlösas, förrän tåget stannat på dpl eller i sin helhet passerat de förreglade växelgrupper, som tillhöra tågvägen.

6. Måste körsignal visas med huvudsignal för undersök-

ning av säkerhetsanläggning, skall tpx, sedan en tågväg klargjorts och inspekterats, ha lämnat medgivande härtill. Undersökningen bör vara avslutad senast 10 min, innan tåg tidigast kan väntas. När signalen återställs till »stopp», skall mom. 7, sista meningen, tillämpas.

7. Körsignal skall återtagas, när så erfordras för att undvika fara och när tpx anser detta nödvändigt på grund av tågföljdsändring eller annan orsak. Den iordningställda tågvägen får dock ej upplösas, förrän visshet vunnits, att ankommande tåg, vars lokps möjligen iakttagit körsignalen, stannat.

## § 52.

*Infarts-signal vid bevakad drift-plats (dpl)\* är bristfällig eller kan eljest ej visa »kör» eller saknas.* 1. Kan bristfällig infartssignal ej visa tydlig stoppsignal, skall stoppsignalering ske med hjälpsignalmedel, signalens alla lyktor släckas och order ges till lokps, dock endast om så kan ske på en föregående station (S10); är tåget där genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll skall det stoppas, endast om signalen fastnat i körställning.

När tåget skall intagas, tillämpas mom. 3.

*Anm.* Har signalen fastnat i körställning, när tåg ej får intagas på dpl, och har lokps ej fått order härom, skola dessutom

två knalldosor skyndsamt utläggas ca 900 m utanför signalen och

en signalgivare vid infartssignalen visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, tills »tåg kommer» och »beredd» givits.

2. Kan bristfällig infartssignal visa tydlig stoppsignal men ej riktig, tydlig och fullständig körsignal till var och en av de tågvägar, för vilka den gäller, skall signalen bibehållas till »stopp» och tåg intagas enl. mom. 3; lokps skall ej orderges.

Detsamma gäller:

a) när »kör» normalt ej kan visas med signalen till det spår, som skall användas eller

b) när »kör» ej kan visas med signalen, på grund av att fordon finnas i eller för nära tågvägen.

\*) Ang. signal vid automatisk blp se tdtboken och vid obevakad dpl se undantagsbestämmelserna, avd. C, kap. I.

På dpl, där dvärgsignal finns vid infartssignalen, får tåg i fallet a) i stället intagas endast genom körsignal från dvärgsignalen, om så bestämts i tågets tdt. Detsamma gäller i fallet b) för rälsbusståg.

3. När tåg får intagas, skall, sedan »tåg kommer» och »beredd» givits,

txp visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. grönt sken,

från loket svaras med »giv akt»,

txp visa »framåt», vilket innebär, att tåget får föras förbi infartssignalen,

från loket ånyo ges »giv akt».

Kan txp ej utan avsevärd olägenhet placera sig så, att signalerna bli väl synliga från loket, får annan tjänstehavare beordras repetera signalerna.

Ringer föraren upp txp i signaltelefon, får txp muntligen medge, att tåget föres förbi infartssignalen.

Dvärgsignaler i infartstågvägen skola visa »kör». Kan så ej ske, får tåget gå förbi sådan signal efter muntligt medgivande.

4. Om *infartssignal saknas*, t. ex. när tåg går på höger-spår eller när dylik signal är nedtagen för reparation, flyttning e. d., skall:

antingen signalering ske med dvärgsignal utanför eller vid yttersta växeln, eller

när tåg väntas, en signalgivare posta vid yttersta växeln i det spår, varå tåget ankommer, eller vid motsvarande plats, om dpl ej är station. Signalgivaren skall till vänster om spåret, från tåget räknat, visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken, tills »tåg kommer» och »beredd» givits. När tåget får intagas, visas därefter »framåt».

5. Är *utfartssignal bristfällig*, skall lokps alltid ges order; ordern ges om möjligt på en föregående station, där tåget har fast uppehåll (S10). Har order ej givits till genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, skola bestämmelserna om dylikt tågs klarering vid hinder för avgången tillämpas (§ 74:3).

*Utfartssignal vid bevakad driftplats (dpl) är bristfällig.*

Kan utfartssignal *ej visa tydlig stoppsignal*, skall dessutom stoppsignalering ske med hjälpsignalmedel och signalens alla lyktor släckas.

Avgångssignal innebär, att tåget får föras förbi utfarts-

signalen. För dvärgsignal i utfartstågväg gäller vad i mom. 3, sista stycket, sagts.

*Anm.* Kan utfartssignal (dvärgsignal), som förreglar växel på linjen eller rörlig bro, ej visa »kör», skall tkl på station, som ti bestämt, ansvara för att bron (växeln) intager rätt läge, innan tåg får gå över platsen. Lokps skall ges order på S10.

Fungerar ej ljus- eller ljudsignaler vid vägkorsning på linjen, förrän utfartssignal (dvärgsignal) ställts till »kör», skall § 26:2 tillämpas, om signalen ej kan visa »kör».

6. Vid utfart till högerspår gäller stoppsignal från utfartssignal, endast om denna i tdtboken eller signalbeskrivning är angiven med körsignalbild för högerspåret.

Försig-  
nal är  
brist-  
fälltg.

7. Är försignal bristfälltg, skall den, som upptäckt felet, dels ombesörja, att den dpl, vars huvudsignal försignalen tillhör, snarast underrättas, dels om möjligt själv avhjälpa felet. Nämda station skall betr. försignal till infartssignal dels ombesörja order till lokps på S10, dels underrätta kontrollstationen.

När sådan ljusförsignal, på vilken rött sken kan förekomma, är bristfälltg på så sätt, att den ej kan visa tydlig stoppsignal, skall den behandlas som bristfälltg infartssignal.

### § 53.

Tänd-  
ning av  
signal-  
lyktor.

1. På semafor skola alla lyktor vara tända samtidigt.

*Anm.* De undre lyktorerna på flervingad semafor med gasbelysning anses tända, när evighetslågan brinner.

2. Lyktor på huvudsignal skola vara tända, när tåg skall framgå och under minst 15 min dessförinnan; semaforlyktor dock endast när nattsignaler erfordras. På station behöva lyktorerna vara tända endast på de huvudsignaler, som tillhöra den tågväg, tåget skall använda, eller i dess tdt anges i signalbild för in- eller utfart.

3. Växellyktor och lyktor i spårspärrsignaler skola vara tända, när så erfordras för växlingsrörelser; sådana lyktor i tågväg skola dessutom vara tända, när tåg skall framgå på tågvägen.

4. Bomsignal- och vattenkranlyktor skola vara tända, när tåg- eller växlingsrörelse berör vägkorsning resp. spår invid vattenkran och, för tågrörelse, under minst 15 min dessförinnan.

*Anm.* Ti kan medge undantag för vattenkranlykta. Vattenkranen skall då vara låst och nyckeln förvaras på betryggande sätt.

## § 54.

1. På station skola växlar i huvudtågväg samt växlar och spårspärrar, som skydda denna, ligga i normalläge, utom när de på grund av rörelse med tåg- eller småfordon behöva ligga i omlagt läge.

*Växlars lägen och tågvägs klargöring.*

Spak för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel skall vara fränkopplad och låst, utom när den användes för växelomläggning.

2. På lastplats skola växlar i huvudspår samt växlar och spårspärrar, som skydda detta, vara låsta i normalläge, utom när de på grund av växling under tågs uppehåll eller under vut behöva upplåsas och omläggas.

3. I god tid innan tåg skall använda viss tågväg, skola växlarna läggas för tågvägen samt sådana växlar och spårspärrar, som skydda tågvägen, läggas i skyddande lägen. Dessutom skola sådana motväxlar, skyddsväxlar och spårspärrar, som ej bliva förreglade, låsas eller bevakas; detsamma gäller oförreglade medväxlar, när hastigheten skall vara större än 40 km.

Vid låsning bör K12-nyckel användas. Flera sådana få ej vara utlämnade samtidigt, än som för varje tillfälle är oundgängligen nödvändigt. Nyckel får ej innehas eller användas av andra än stf underställda tjänstehavare (tjänstgöringsturer), som äro berättigade därtill. I plan för säkerhetstjänsten skall intagas bestämmelser härom och om kontrollen av dessas efterlevnad.

Där tågvägsbeskrivning enl. bestämmelse på form. 358 Å skall finnas, skall tågvägsklarhöringen ske med ledning av denna.

*Anm.* För samarbetet mellan tk1, tågvägsinspektör, tågvägsklargörare samt växel- och signalvakter skall stf om behövt utfärda reglerande föreskrifter. Dylika föreskrifter, vilka skola intagas i plan för säkerhetstjänsten, erfordras i regel endast på stationer utan förregling eller med ofullständig sådan.

4. Vid tågs ankomst skall om möjligt såväl infarts- som utfartstågvägen hållas klar och betryggad. Vid möte behöves dock endast infartstågvägen hållas klar för det tåg, som intages först på stationen, varvid infartstågväg skall vara lagd även för det andra tåget, om så kan ske.

5. Växel (spårspärr), som kan omläggas endast från ställverk eller vars omläggning lokalt är hindrad där-

ifrån, anses vara bevakad, när ställverket är bemannat, oavsett avståndet till växeln (spårspärren).

Övriga växlar (spårspärrar) anses vara bevakade, när växelvakten befinner sig så nära och så placerad, att han kan förhindra deras omläggning av obehörig.

### § 55.

Tågvägs-  
inspek-  
tion.

1. Inspektion av att tågväg är klar och betryggad (= tågvägsinspektion) skall ske kort före varje tågs ankomst och avgång, antingen genom att tkl inspekterar tågvägen eller genom att tågvägsinspektör, som förordnats av ti, anmäler till tkl, att inspektionen utförts utan anmärkning. Särskild tågvägsinspektör får användas, endast när tkl är hindrad att utföra inspektionen och i regel endast efter en i förväg uppgjord plan.

*Anm.* För tjänstehavare, som får tjänstgöra tkl på stationen i fråga, erfordras ej förordnande som tågvägsinspektör.

2. Där tågvägsbeskrivning skall finnas, skall inspektionen ske med ledning av denna.

3. Vid tågvägsinspektion skall tillses:

a) att tågvägs- och skyddsväxlar samt spårspärrar äro rätt lagda och i föreskriven utsträckning låsta eller bevakade, att anliggande tunga i motväxel sluter väl intill sin stödräl och att den frånliggande tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl samt att spårspärrsignaler, vändskivor och skjutbord äro rätt ställda;

*Anm.* S. k. »spikad» växel anses vara låst men skall alltid inspekteras lokalt.

b) att tågvägen är hinderfri, att växling ej pågår eller igångsättes i strid mot § 56, att fordon ej kunna komma in i tågvägen från tillstötande spår eller vändskivor, att säkerhetsspår, som hör till tågvägen, är fritt från fordon, att lyftkranar och vattenkranar äro rätt ställda och att lyktor i spårspärrsignaler, vid vattenkranar o. d., äro tända i föreskriven utsträckning eller att vattenkranen är låst och nyckeln förvarad på föreskrivet sätt, om lyktan enl. ti beslut ej behöver vara tänd;

c) att tydlig stoppsignal visas med ifrågakommande huvudsignaler;

d) att växel- och signalvakter äro på sina platser.

4. Inspektion enl. mom. 3 a) får, när så är möjligt, ske genom inspektion av manövrerings- och låsanordningar i

ställverk eller genom att tillse, att blockerings- eller fri-  
givningsapparater för tågvägarna handhas på föreskri-  
vet sätt; för utfartstågväg med utfartssignal eller dvärg-  
signal, som förreglar växlarna i tågvägen, får inspektio-  
nen ske genom att iakttaga körsignalbilden (gäller ej om  
signalbilden är gemensam för mer än en tågväg).

Inspektion av att medväxel i utfartstågväg, som ej är  
förreglingsbar, ligger rätt, anses fullgjord, när växel- eller  
ställverksvakt genom signalen »klart» eller muntligen till  
tkl eller tågvägsinspektören anmält, att så är fallet.

5. Inspektion av hinderfriheten skall utföras så, att viss-  
het vinnes, att fordon, upplag e. d. ej finns i eller för nära  
tågvägen. Inspektion av att fordon ej finnas i de delar av  
tågväg, som ha spårledning, får ske genom att iakttaga  
kontrollampor på spårplan eller motsvarande anordningar.  
Inspektion enl. detta stycke gäller ej småfordon.

Ti kan genom bestämmelse i tågs tdt ålägga tbfh eller  
förare att vid tågets ankomst till station kontrollera och  
ansvara för, att tågets bakre del resp. loket stannat hin-  
derfritt för spår, som skall användas för mötes- eller  
förbigångståg. När tåget stannat hinderfritt, ger tbfh (föra-  
ren) »lägg om växeln». Har ti även bestämt, att vederbör-  
lig växel skall läggas om av tbfh, får denne ej ge signa-  
len, förrän så skett. Uteblir signalen, skall hinderfriheten  
inspekteras i vanlig ordning genom tkl.

6. Inspektion av tågväg i dess helhet endast för att  
kontrollera, att stenar eller andra främmande föremål ej  
finnas i växlars, korsningars och moträlers flänsrännor  
m. fl. ställen eller att föremål från tåg ej fallit ned i tåg-  
väg (s. k. *småstensinspektion*), skall för samtliga tågvä-  
gar på station med växelförregling utföras två gånger per  
dygn, varav den ena före det första tåget på morgonen.  
När station är bevakad för tåg mellan kl 23 och 5, skall  
ytterligare en inspektion ske, om möjligt omedelbart före  
ett av tågen under nämnda tid.

På station utan växelförregling skall småstensinspek-  
tion ske i samband med tågvägsinspektionen.

Småstensinspektion behöver ej ske för sådan del av  
tågväg, som ligger i eller bortom tunnel.

7. Ti kan medge, att ställverksvakt användes som tåg-  
vägsinspektör för de under mom. 3 b) och c) nämnda



delarna av inspektionen samt för småstensinspektionen. Kan verkställd inspektion enl. mom. 3 b) och c) ej lämpligen anmälas till tkl, får anmälan bortfalla, om det bestämts, att sålunda utförd inspektion utgör villkor, för att ställverksvakten skall få ge »kör» eller lämna medgivande till annat ställverk att ge »kör».

8. Med förregling anordnad tågväg, till vilken vederbörlig körsignal ej kan visas, skall inspekteras, som om förregling ej funnes (alltså även om vev eller hävstång kan omställas).

Körsignal från semafor, varå lykta är släckt, befriar från inspektionsskyldigheten enl. detta mom., endast om tågvägsinspektören tydligt kan se, att riktig körsignalbild visas med vinge (vingar).

9. Inspektion enl. mom. 3 c) kan ske genom att kontrollera, att signalkontrollanordningar ange stoppsignal. Saknas dylika anordningar för infartssemafor, skall i mörker kontrolleras, att ljuset bakåt ej är till någon del avbländat resp. att blinkljus synes i översta lyktan.

På station med Aga-ljus i flervingad semafor skall dagligen tillses, att alla lyktor kunna tändas samtidigt, om nattsignaler behöva användas. Vid ackumulatorbyte och vid blåst skola särskilda prov dessutom företagas.

10. Vad i denna § sagts om tkl, gäller i tillämpliga delar även tv.

## § 56.

*Tågs  
skyddan-  
de mot  
växlings-  
rörelser  
m. m.*

1. Växling på huvudspår utanför stationsgränsen får ej ske, när tåg väntas ankomma på spåret inom 20 min, om ej växlingsledaren fått tkl medgivande. Växlingen skall vara avslutad vid viss av tkl bestämd tid, dock senast 10 min innan tåget tidigast kan väntas. Detta gäller även växling mot tåg, som ankommer på högerspår.

W Växling enl. ovan får endast i tvingande fall ske på det spår, varå tåg ankommer under dubbelspårdrift.

2. På station, där tågväg med oförreglad skyddsväxel (spårspärr) finns och där särskilt växlingslok (lokomotor) användes eller växling eljest sker vid tågs ankomst eller avgång, skall i plan för säkerhetstjänsten anges, när tågvägsinspektion tidigast får påbörjas; ti kan bestämma, att

detta skall gälla även station med förreglade skyddsväxlar (spårspärrar). Vid angivande av nämnda tidpunkt skall hänsyn tagas till förhållandena vid de olika tågen eller tågvägarna.

3. Växling i tågvägen eller på spår, varifrån fordon kunna komma in i eller korsa tågvägen, skall i regel vara avslutad, när tågvägsinspektion för ankommande eller avgående tåg tidigast får påbörjas; för ankommande tåg gäller detta även växling på kortare avstånd än ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt.

*Anm.* Fordon hindras genom skyddsväxel eller spårspärr från att komma in i eller korsa tågväg; så anses däremot ej vara fallet med spårspärrsignal, som ej är förbunden med skyddsväxel eller spårspärr. Stf kan dock medge, att växling får ske mot sådan spårspärrsignal i stoppställning, men endast om fordon ej finns mellan loket (lokomotorn, rälsbussen) och signalen; detta anges i plan för säkerhetstjänsten.

Sedan tågvägsinspektion för ett tåg skett, varom växlingsledaren vid behov skall skaffa sig kännedom, får växling på eller över tågvägen ej ske utan medgivande och ej heller annan åtgärd vidtagas, varigenom tågvägen ej förblir klar och betryggad. Dyligt medgivande inhämtas hos tågvägsinspektören, men om denne redan anmält tågvägen klar, hos tkl. Måste växling ske under de sista 5 min, innan tåg tidigast väntas, skall medgivande alltid inhämtas hos tkl.

Medan tåg med fast uppehåll är på ingående på station, får dock växling ske omedelbart bortom infartstågvägens slutpunkt, om medgivande erhållits, antingen av tkl i varje särskilt fall eller i plan för säkerhetstjänsten för viss tid (högst en tdtperiod). Härvid skall § 73 tillämpas. Växel till spår, som mynnar ut i infartstågvägens fortsättning, skall då om möjligt hållas låst i avvisande läge från tågvägen.

4. Väntas tåg, under det växling pågår, skall växlingsledaren ombesörja, att fordon bromsas eller förstängas, när så erfordras för att skydda tåget; detta skall göras, innan tågvägsinspektionen sker.

5. Uppställning av fordon på tågspår skall i möjligaste mån undvikas. När uppställning av fordon på tågspår erfordras i samband med arbete eller vut, skall medgivande inhämtas hos tkl, som därvid skall lämna besked om tidpunkten, när fordonen senast skola flyttas bort.

Efter avslutad växling skall växlingsledaren tillse:  
att fordon på ett och samma spår äro sammankopplade sinsemellan eller i större grupper,

att de stå hinderfritt för tågspår (även för sidospår, om stf bestämt så i plan för säkerhetstjänsten),

att erforderligt antal bromsar äro åtskruvade och att varje fordonsgrupp är betryggande förstängd, om tillräckligt antal bromsar ej finns eller spåret ligger i lutning eller så eljest erfordras.

Undantag från dessa bestämmelser kan medges av stf för sådana spår, där det anses kunna ske utan fara.

Fordon få ej uppställas på säkerhetsspår. Sådant spår skall anges i plan för säkerhetstjänsten.

6. På annan dpl än station får rörelse med fordon utanför skyddsväxel eller spårspärr ske, endast när tåg gör uppehåll för växling samt vid vut. Efter avslutad växling skall tbfh (tillsyningsmannen) tillse, att kvarlämnade fordon avställas innanför skyddsväxel eller spårspärr och att åtgärder vidtagas, så att fordonen ej komma i drift (§ 45: 2), samt att växlar och spårspärrar återföras i ursprungliga lägen; undantag härifrån kan dock medges av ti, om fullt kompetent ps finns i tjänstgöring på dpl.

7. Växlingsrörelse på station får ej företagas av växlingsledare, som ej tillhör stationens egen ps, utan att denne fått tkl tillstånd därtill.

## § 57.

*Tågs  
samtidiga  
infart vid  
station.*

Under tågs infart på eller utfart från station får annat tåg ej samtidigt vara i rörelse där, vare sig på in- eller utgående, om ej tågvägarna äro oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar. Har styrelsen medgivit undantag, skall uppgift härom intagas i tdtboken och i instruktion för säkerhetsanläggningen. |

## § 58.

*Avspärrning eller bevakning av spår.*

Sådana delar av spår på station, över vilka den resande allmänheten måste passera, skola avspärras eller bevakas, när detta erfordras för tågrörelser.

Körsignal till genomfartståg får ej ges med huvudsignal, som ej fungerar automatiskt, förrän dylik avspärrning eller bevakning ordnats.

Kan avspärrning eller bevakning ej lämpligen ordnas, skall tkl ombesörja, att den resande allmänheten varskos, innan tåget framgår.

Bestämmelserna i denna § avse ej vägkorsning på station.

Anm. Ang. skydd mot växlingsrörelser, se str 33, § 10:2, näst sista stycket.

### § 59.

1. Tåganmälningskyldighet tillkommer alla stationer och blp, som äro bevakade.

Anm. Ang. ändring i dpl bevakningskyldighet, se § 88.

2. Utförlig tåganmälan tillgår på följande sätt.

Innan tåg får avgå från station (blp), skall närmaste station (blp) i tågets farriktning ha anmält »Klart 0 till N» såsom besked, att intet hinder för tågets gång dit är känt. Denna anmälan får ske högst 15 min, innan tåg tidigast får avgå.

När tåg avgått från station (blp), skall därifrån *genast* anmälas »0 ut» till närmaste station (blp) i tågets farriktning. Går nästa tåg (00) i motsatt riktning, får samtidigt med »0 ut» anmälas »Då 0 inkommit, klart 00 till N» (= då-klart); då-klart får anmälas, endast om hinder ej kan förutses mellan 0 och 00 samt försening av 00 i annat fall kan befaras.

»0 ut» får på korta tåganmälningssträckor efter medgivande av ti anmälas intill 10 min före tågs beräknade avgång; ändras den beräknade avgångstiden, skall »0 ut» anmälas ånyo.

Anm. När »0 ut» anmäles för tåg, som enl. tdt skall medföra vagnar men utgöres av ensamt lok eller omvänt eller som medför vagnar att avkopplas på tåganmälningssträckan, skall detta meddelas. Detta gäller även, när tåg, som enl. tdt skall bestå av rälsbuss, utbytes mot annat tåg.

Sedan tpx kontrollerat, att hela tåget inkommit till station (blp), att slutsignal medföres, när så skall ske, och att infartssignalen visar »stopp», skall »0 in i N» snarast möjligt anmälas till den dpl, varifrån »0 ut» erhållits, samt till övriga dpl, som för att trygga tågrörelsen måste få kännedom härom.

Skyldigheten att ha sett, att infartssignalen visar stopp, innan »0 in i N» anmäles, förfaller för tåg, som inkommit från bansträcka med automatisk eller manuell linjeblockering i bruk. Infartslinjeblockfält får förreglas, endast om tåget medfört slutsignal, när så skall ske.

Tåganmälningskyldighet.

Tåganmälan.

Avvikelser från tidsbestämningarna för avlåtande av tåganmälan kunna föranledas av att tkl tjänstgöringstid inskränkts enl. § 44.

3. »0 in i N» och »Klart 0 till N» får anmälas endast av tpx *själv* eller på dennes order i varje särskilt fall. Dylik order ges om möjligt genom att tpx antecknar sin signatur på vederb. plats i tågtidjournalen, eljest muntligen, varvid ordern snarast möjligt skall bekräftas på nämnda sätt.

*Anm.* Hinder möter ej, att vid psbyte en tpx anmäler »Klart 0 till N» och en annan klarerar tåget.

4. Behöver »Klart 0 till N» eller »0 ut» återkallas, skall detta formuleras sålunda: »*Anmälan klart 0 till N (0 ut) återkallas*», varvid erforderliga upplysningar lämnas.

5. Vid påskjutning av tåg skall 0 ut-anmälan kompletteras med orden: »*med pålok till M*» (den plats, där påloket skall lämna tåget).

När pålok, som återgått från plats på tåganmälningssträcka, inkommit till närmaste station eller blp (NN), skall denna till nästa station (blp) i tågets farriktning (N) genast anmäla: »*Pålok från 0 in i NN*». Först därefter får »0 in i N» anmälas.

Återgår pålok över hel tåganmälningssträcka, utväxlas tåganmälan för återgången i vanlig ordning.

6. För hjälptåg, som utgår på den tåganmälningssträcka och det spår, där hjälpbehövande tåg befinner sig, erfordras ej tåganmälan.

Måste tåg i undantagsfall anordnas i båda riktningarna på endast del av tåganmälningssträcka, skall framställning härom göras till styrelsen.

7. Tåganmälan skall utväxlas i följande utsträckning.

I. På **bansträcka utan linjeblockering** eller med **manuell linjeblockering** (även om denna är ur bruk).

a) På enkelspår: *utförlig tåganmälan*.

|| b) På dubbelspår: »0 ut» och »0 in i N».

Undantag från b) ovan:

*Utförlig tåganmälan* skall utväxlas:

- 1) för tåg, som går närmast efter pålok, som återkommit från plats på tåganmälningssträckan,
- 2) för alla tåg, som gå under enkelspårsdrift på dubbelspår, och för det första tåget på vardera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits\*).

## II. På bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk.

[ På såväl enkelspår som dubbelspår: *ingen tåganmälan*.

Undantag:

A. »0 ut» och »0 in i N» skall utväxlas:

- 1) för tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrhjulig motordressin,
- 2) för tåg, som påskjutes,
- 3) när ti i samråd med siiö så bestämt;

B. »0 ut» skall utväxlas:

- 1) för tåg, vars ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad.
- 2) för tåg, som går närmast efter pålok, som återkommit från plats på tåganmälningssträckan,
- 3) för tåg närmast efter sådant tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrhjulig motordressin,
- 4) för alla tåg, som gå under enkelspårsdrift på dubbelspår, och för det första tåget på vardera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits.

## III. På bansträcka med automatisk linjeblockering, som är ur bruk.

»0 in i N» skall utväxlas:

för det tåg, som senast gått på ifrågavarande spår medan linjeblockeringen var i bruk (såväl på enkel- som på dubbelspår). I övrigt gäller följande:

- a) På enkelspår: *utförlig tåganmälan*.
- b) På dubbelspår: »0 ut» och »0 in i N».

Undantag från b) ovan:

*Utförlig tåganmälan* skall utväxlas:

- 1) för det tåg, som först skall gå på det spår, där linjeblockeringen är ur bruk,

\*) För det tåg, som först går på högerspår, och för de tåg på båda spåren, som först gå sedan dubbelspårsdriften återupptagits, skall klart-anmälan (då-klart-anmälan) kompletteras med uppgift om det spår, som skall användas.

2) för tåg, som går närmast efter pålok, som återkommit från plats på tåganmälningssträckan,

3) för alla tåg, som gå under enkelspårsdrift på dubbelspår, och för det första tåget på vardera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits\*).

### § 60 (reservnummer).

#### § 61.

*Hinderanmälan.*

1. Finns hinder för tågs gång, skall tkl (tv vid blp) genast till närmaste station på andra sidan hindret och till mellanliggande bevakade dpl ombesörja anmälan: »Hinder för tåg på sträckan M—N», varvid hindrets art uppges i korthet.

2. När hindret undanröjts, skall hinderanmälan återkallas sålunda: »Hindret på sträckan M—N undanröjt», varvid lämnas i övrigt erforderliga upplysningar.

3. För dubbelspår skall i anmälningarna tydligt uppges, om de gälla båda spåren, eller i annat fall vilket spår, som avses.

4. Sedan hinderanmälan skett och tills den återkallats, skola skyltar med texten »Hinder på sträckan M—N» vara upphängda på de apparater, varmed tåganmälan utväxlas, eller på manövreringsanordningen till signal e. d., som hindrar tågs utfart på sträckan ifråga.

#### § 62.

*Tågtidjournal.*

Tåganmälan och hinderanmälan m. m. skola införas i tågtidjournalen enl. anvisningarna till denna.

#### § 63.

*Tågs bemanning.*

Tåg skall vara bemannat med, förutom lokps och tbfh, den ps, som erfordras för tågets säkra framförande.

*Anm.* Ang. undantag härifrån, se §§ 98, 99 och 101.

#### § 64.

*Loks (lokomotors) bemanning.*

1. Lok (lokomotor) i tjänst skall vara bemannat med en förare och ett biträde utom i de fall, som nämnas nedan och i § 98.

E När tåg framföres av två ellok, behöver det bakre bemannas med endast förare. Motorvagn, som manövreras från manövern, får vara obemannad.

\*) För det tåg, som först går på högerspår, och för de tåg på båda spåren, som först gå sedan dubbelspårsdriften återupptagits, skall klart-anmälan (då-klart-anmälan) kompletteras med uppgift om det spår, som skall användas.

Flyttning av ensamt lok (lokomotor) för smörjning eller annan lokskötsel får ske, när det är bemannat med endast förare eller biträde med förarkompetens.

2. Förare eller biträde skall alltid uppehålla sig på eller tätt invid stillastående lok (lokomotor), som är i tjänst. Är det enbemannat, får föraren ej avlägsna sig därifrån, förrän annan person övertagit bevakningen.

Ellok, elmotorvagn och motordriven revisionsvagn, |E samtliga med nedfällda strömvtagare och borttagen környckel, samt annat motordrivet lok, vars igångsättning av obehörig omöjliggjorts, får dock lämnas obemannat, sedan skruvbromsen tillsatts och tillträde till manöverrummet förhindrats genom att fönstren stängts och dörrarna låsts.

### § 65.

Ingen får utan tillstånd av miö taga plats på ånglok, ellok, lokomotor eller, betr. motorvagn, i maskinrummet eller i sådan manöverhytt, som ej är upplåten för resande, om ej tjänsten kräver detta (t. ex. för inspektion av spår eller kontaktledning). Flera personer få ej färdas där, än föraren anser lämpligen kunna ske med hänsyn till utrymmet.

*Rätt att taga plats på lok eller lokomotor.*

### § 66.

1. Sammansättning och utrustning av tåg skall ske under tillsyn och ansvar av tkl eller annan tjänstehavare, som enl. arbetsordning eller särskild order utsetts därtill.

*Tågs iordningställda.*

2. Sedan tåg iordningställt, skall tps övertaga tåget.

3. Föraren skall:

a) när lok (lokomotor) tages ur stall, tillse, att föreskrivna effekter finnas på loket eller att resp. förvaringslådor äro plomberade,

b) ombesörja, att loket (lokomotorn) förses med föreskrivna signaler,

c) kontrollera och ansvara för all koppling mellan loket (lokomotorn) och närmaste fordon,

d) undersöka tryckluftbromsen enl. härför gällande bestämmelser,

e) med ledning av de uppgifter, som erhållits på form. 359 D eller 331, kontrollera, att axelantalet ej överstiger det tillåtna och att bromsvikten är tillräcklig.



f) om han funnit hinder för tågets avgång, genast underrätta den, som givit avgångssignal.

#### 4. Tbfh skall:

a) kontrollera, att tåget är behörigen sammansatt, kopplat, utrustat (såväl ifråga om bromsvikten och omställningshandtagens lägen som betr. tågattiralj) och bemannat, att vagnsyning utförts på föreskrivna stationer, att bromsprov utförts samt att tåget har slutsignaler.

b) på form. 359 D lämna föraren uppgift om axelantal, vagnvikt och bromsvikt samt uppgift på sådana fordon i tåget (t. ex. vagnar med last, som överskrider lastprofilen, och stångkopplade vagnar), vilka kunna kräva särskild försiktighet,

c) kontrollera, att de skruvbromsar, som skola bemanas, äro fullt brukbara och i annat fall anmäla detta till tkl samt genom anslag eller kritpåskrift ange felet på bromskurens dörrar eller på vagnens båda sidor.

*Anm.* Iordningställande av tåg får vid behov uppdelas mellan tkl och tbfh, men därvid skall tbfh ha ansvaret, om ti ej bestämt annat.

### § 67.

*Stilla-  
stående  
tåg klart  
för  
avgång.*

1. När stillastående tåg är klart för avgång från dpl, skall tbfh till tpx (plv) muntligen anmäla eller signalera »klart för avgång». Innan så sker, skall tbfh ha tdt för tåget samt i erforderliga fall S5 och vko; han skall dessutom ha förvissat sig om, att mötande tåg inkommit eller att order om mötesändring mottagits. Möteskontrollen skall ske genom att iakttaga tåget eller genom muntlig förfrågan hos tkl.

*Anm.* För att förebygga misstag vid ändring av tågs ordningsföljd eller tågsättsbyte skall vid avlösning mellan tbfh den tillträdande genom förfrågan hos den avlöste eller hos tkl förvissa sig om tågnumret, innan »klart för avgång» anmäles eller signaleras.

*Vissa dt-  
gärder före  
avgångs-  
signal.*

2. När allt är klart för tågs avgång från dpl, skall avgångssignal ges på sätt i mom. 3—5 sägs. Innan signalen ges, skall bl. a.:

tkl (tv vid blp) ha tillsett, att närmast föregående tåg på samma spår lämnat tåganmälningssträckan; detta gäller ej tåg, som utsändes på tl särskilda order, eller hjälp-

tåg, som utsändes på den tåganmälningsträcka och det spår, där tåg stannat,

tkl ha tillsett, att mötande tåg inkommit hinderfritt och att slutsignal medföres, när så skall ske, samt

tkl ha tillsett, att ändring ej göres i tågens ordningsföljd enl. tdt eller särskild order av tl.

### 3. Avgångssignal ges sålunda:

#### *till genomfartståg:*

på station och blp: av txp; på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk ges dock ej avgångssignal\*);

på annan dpl: ingen avgångssignal;

*Anm. 1.* Ti kan i samråd med siö bestämma, att avgångssignal skall ges på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk; signalen ges även då av tkl.

#### *till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll:*

på station: av tkl; på station vid bansträcka med dubbelpårsdrift och automatisk linjeblockering i bruk ges dock signalen av tbfh\*) utom på utgångs-, ordergivnings- och grenstationer, där signalen ges av tkl;

på annan dpl än station: av tv, om sådan tjänstgör för tåget, eljest av tbfh eller, om ti så bestämt, av plv.

*Anm. 2.* I följande fall skola tkl på gränsstationerna ombesörja, att tps ges order på S11 ang. avgångssignal:

när automatisk linjeblockering är ur bruk,

när enkelspårsdrift är anordnad på dubbelspår med automatisk linjeblockering; gäller endast tåg, som på sträckan har fast uppehåll eller behovsuppehåll och som ej fått S7.

4. Har tåg, till vilket avgångssignal redan givits, stannat så, att loket står innanför stationsgränsen, skall »klart för avgång» och avgångssignal ånyo ges, utom när tåget stannat:

framför vägkorsning eller för kol- eller vattentagning; sedan »kontaktledningen spänningslös» givits;

emedan körsignal uteblivit från huvud- eller dvärgsignal, som gäller för infart på närmaste blocksträcka; tåget får fortsätta, när signalen visar »kör».

Detsamma gäller, när genomfartståg stannat på station, där avgångssignal normalt ej skall ges; har tåget stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal, skall

*Av vem avgångssignal ges.*

*Ny avgångssignal i vissa fall.*

E

\*) Undantag: Tkl skall ge avgångssignal till tåg närmast efter sådant tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrhjulist motordressin. Tps skall ges order härom på S11.

avgångssignal ej heller ges, utan tåget får fortsätta, när signalen visar »kör». När avgångssignal skall ges, skall tåget ge signalen, om denne stoppat tåget med signalredskap, eljest tbfh.

Tåg, som medför resande och står vid eller i närheten av plattform och till vilket avgångssignal ej skall ges, får ej sättas igång, förrän tbfh givit »klart för avgång» till föraren.

*Hur  
avgångs-  
signal  
ges.*

5. När A-signal ej användes, skall avgångssignal i dagsljus ges av tpx med signalstav samt av tbfh och plv med armen förd i cirkel. Signalgivaren skall då intaga sådan plats, att signalen och om möjligt även han själv blir väl synlig för lokps och att det tydligt framgår, för vilket tåg signalen gäller. Kan i undantagsfall signalen ej ges väl synlig för lokps, får signalgivaren beordra annan tjänstehavare att repetera signalen med samma slags signalmedel, som signalgivaren använder. Den som repeterat avgångssignal, skall ge akt på om signalgivaren därefter visar stoppsignal och i så fall genast repetera även denna signal. Avgångssignal får ej ges endast muntligen.

Kan avgångssignal vid påskjutning ej ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen om möjligt ges först till påloket och från detta besvaras med »giv akt» samt omedelbart därefter till tågloket.

*Avgångs-  
tid.*

6. Tåg får ej avgå från dpl (ej heller obevakad sådan) före den i tdt bestämda tiden; dock får tåg avgå från dpl högst 5 min före nämnda tid, om tåget ej har uppehåll där för resandes påstigande. Lokalgodståg, som kan inställas av ti, anses i detta hänseende ej ha uppehåll för påstigande.

*Anm.* Avgångssignal till genomfartståg, som får passera, skall ges så tidigt, att onödig avsaktning undvikas. När sådant tåg anländer så tidigt, att det otvivelaktigt skulle komma att avgå tidigare än 5 min före den i tdt bestämda avgångstiden, skall tpx visa varsamhetssignal och tåget uppehållas genom att avgångssignal ej ges, förrän 5 min återstå till nämnda tid; finns utfartssignal, visas »stopp» från denna motsvarande tid.

Ti får i samråd med biö bestämma, att lokalgodståg, som kan inställas av ti, får avsändas från dpl (även obevakad sådan) högst 15 min före avgångstiden enl. tdt. Detta skall anges i tdt för tåget.

*Utebliven  
tågan-  
mälän.*

7. Har tåganmälan ej kunnat utväxlas i föreskriven ordning, när tåg skall avgå från station (blp), får tåget

likväl avsändas, om intet inträffat, som ger tpx anledning befara, att hinder finns för tågets säkra framförande till nästa station (blp). Tpx skall härvid iakttaga följande:

a) tågets ordningsföljd i förhållande till andra tåg får ej ändras utan order av tl,

b) om »0 in i N» ej erhållits för närmast föregående tåg, som går i samma riktning, skall tpx om möjligt höra efter med station längre bort, om detta tåg i sin helhet inkommit dit; kan sådan upplysning ej erhållas, får tåget ej avsändas, förrän 20 min förflutit, sedan gångtiden på tåganmälningssträckan utgått för det närmast föregående tåget, räknat från den tidpunkt, när detta utsändes på sträckan,

c) tps skall ges order på S10, i vilken utsträckning tåganmälan ej utväxlats. Är tåget extratåg, skall tpx höra efter hos tl, om nästa station givits order ang. tågets gång. Har station (blp) ej delgivits ordern, skall även detta anges på S10.

*Anm.* Har på bansträcka, där »Klart 0 till N» ej skall utväxlas, »0 in i N» ej erhållits för det tåg, som gått närmast före, men detta enl. upplysning inkommit till station längre bort, anges på S10 att »Klart 0 till N» ej erhållits.

d) tl skall snarast möjligt underrättas.

Skall möte ske på station, med vilken tåganmälan ej utväxlats, och har denna station varit obebaktad för närmast föregående tåg, får tåg ej avsändas mot stationen ifråga, förrän tl ändrat mötet eller givit order om att det ena tåget skall gå till stationen och tbfh tillkalla tkl där, så att tåganmälan blir utväxlad, innan det andra tåget avsändes mot stationen. Order på S10 enl. ovan skall lämnas tps.

8. Förare får ej avgå från dpl, förrän:

a) såväl han som biträdet har tdt för tåget samt i erforderliga fall S5 och vko;

b) avgångssignal erhållits, om sådan skall ges;

c) avgångstiden är inne, varvid beaktas, att vissa tåg få avsändas före tdtiden;

d) föraren förvissat sig om att mötande tåg inkommit eller att order om mötesändring mottagits. Möteskontrollen skall ske genom att iakttaga tåget eller genom muntlig förfrågan hos tkl eller, om ej något av dessa sätt kan användas, genom att ge »Har mötande tåg inkommit?» och av tkl erhålla antingen »klart för avgång» eller, på

*Förarens  
skyldig-  
heter före  
avgång.*

de stationer ti i samråd med miö bestämt, besked i högtalaren enl. bestämmelser i tdtboken.

*Anm. 1.* Skyldigheten att kontrollera möte åligger även biträdet.

e) besked i förekommande fall erhållits, att bromsprov avslutats;

f) uppgifter erhållits på form. 359 D eller 331.

*Anm. 2.* Mom. 1, anm., gäller även vid avlösning mellan lokps.

Står tåg före avgången så långt utanför utfartssignal, att lokps ej kan se signal från denna, får tåget ej avgå, förrän tpx, event. genom annan tjänstehavare, meddelat, att hinder ej finns för tågets avgång.

### § 68.

*Tågs  
gång.*

1. När tåg avgår från dpl, och så länge därifrån event. given stoppsignal kan iakttagas, skall såväl tbfh som biträdet hålla utkik bakåt, om annat angeläget tjänsteåliggande ej hindrar.

2. Föraren skall ansvara för tågets säkra framförande och rätta hastighet. Tåg får framföras högst 5 min före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tdt angivna tiderna kan anses vara den normala på bansträckan. Nämda tid får för lokalgodståg, som kan avsändas före avgångstiden enl. tdt, ökas med det antal min, som tåget avsänts för tidigt.

Lokps skall under tågets gång ge akt såväl på tåget som på bana och signaler. Föraren skall hålla utkik huvudsakligen framåt och biträdet huvudsakligen bakåt.

När tåg nalkas försignal och huvudsignal samt när tåg ingår på dpl, skall biträdet om möjligt uppehålla sig i förarhytten. Lokps skall sinsemellan utväxla meddelanden om den signal, som iakttagits på sådan signalinrättning, samt om signal, som eljest ges till tåget. Sedan infartssignal blivit synlig, skall lokps ha sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på denna, tills den passerats.

*Anm.* Biträdet skall vid behov gå över till förarens sida på loket för att hålla utkik därifrån. När så ej lämpligen kan ske på grund av utrymmesförhållanden o. d., skall efter överenskommelse för varje gång föraren vid tågets avgång från dpl hålla utkik bakåt och biträdet framåt.

3. Tåg skall stanna framför vägkorsning på linjen, om lokps fått order på S10 eller S7, att vägvakt ej underrät-

tats eller att vakt ej postar vid korsning, där säkerhetsanordning är i olag eller av annan anledning ej fungerar (t. ex. på högerspår). Detta gäller även, när tåg måst föras förbi stoppsignal från huvud- eller dvärgsignal, som i körställning skyddar vägkorsning på linjen, om order ej erhållits, att vägtrafiken spärrats.

Tåg skall om möjligt stanna framför vägkorsning på linjen och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger, när stoppsignal visas mot tåget från bomsignal eller automatiskt fungerande stopplykta. På samma sätt skall förfaras, när lokps fått order på S11 eller S7, att vakt postar vid vägkorsning, men lokps ser, att vakt saknas, eller när lokps iakttager, att säkerhetsanordning, för vilken järnvägen ansvarar, ej spärrar vägen. Har tåget ej kunnat stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat, som kräver att det stannar.

Har tåg stannat framför vägkorsning, får det fortsätta utan avgångssignal, sedan lokps förvissat sig om att hinder ej finns.

I mörker eller dimma skall »tåg kommer» ges upprepade gånger, tills vägkorsningen passerats, oavsett om tåget stannat eller ej.

4. För stoppsignal, som ges på linjen med spårspärrsignal eller signalredskap i andra fall än enl. mom. 3, skall tåg stanna snarast möjligt. Kan tåget stanna före ankomsten till signaleringsstället, får det dock framföras dit, om så kan ske utan fara.

5. När tåg stannat på linjen för kol- eller vattentagning eller på grund av utebliven körsignal från huvud- eller dvärgsignal, får tåget fortsätta utan avgångssignal, så snart hindret bortfallit.

Har tåg stannat på linjen av annan orsak än enl. föregående stycke eller enl. mom. 3, skall avgångssignal ges av tbfh, innan tåget får fortsätta.

### § 69.

1. Sth för annat tåg än rälsbusståg får ej överstiga den lägsta maximigräns, som är bestämd för:

- a) den bansträcka, varå tåget går,
- b) lok, som framför tåget, och för övriga tågfordon däri och
- c) tåget självt på grund av dess sammansättning och bromsvikt.

*Tågs  
hastig-  
het.*

## 2. a) Sth i lutning skall vara:

| Lutningsförhållande högst | S t h f ö r         |           |                                  |
|---------------------------|---------------------|-----------|----------------------------------|
|                           | tåg av bromsgrupp S |           | tåg, som ej tillhör bromsgrupp S |
|                           | motorvagnståg       | annat tåg |                                  |
| 10 : 1 000 ...            | 130 km              | 120 km    | 100 km                           |
| 12,5 : 1 000 ...          | 100 „               | 100 „     | 90 „                             |
| 17 : 1 000 ...            | 90 „                | 90 „      | 80 „                             |
| 20 : 1 000 ...            | 60 „                | 60 „      | 60 „                             |
| 25 : 1 000 ...            | 40 „                | 40 „      | 40 „                             |

För ovan ej nämnda lutningsförhållanden skall sth bestämmas enl. det närmast större lutningsförhållandet.

## b) sth i kurva skall vara:

| Kurvradiet    | S t h (k m) f ö r             |  |       |       |       |    |                   |               |
|---------------|-------------------------------|--|-------|-------|-------|----|-------------------|---------------|
|               | motorvagnståg av bromsgrupp S | tåg, som drages av rälsbuss av klass B*)   |       |       |       |    | 65 km och däröver | övriga tåg**) |
|               |                               | på linje med rälsförhöjningen anordnad för en största ång- eller eltåghastighet av |       |       |       |    |                   |               |
| 30 km         |                               | 40 km  | 50 km | 60 km | 65 km |    |                   |               |
| Minst 1 000 m | 130                           | 65   | 70    | 75    | 80    | 80 | 120               |               |
| 900—999 m     | 125                           | 65   | 70    | 75    | 80    | 80 | 115               |               |
| 800—899 „     | 120                           | 65   | 70    | 75    | 80    | 80 | 110               |               |
| 700—799 „     | 110                           | 65   | 70    | 75    | 80    | 80 | 100               |               |
| 600—699 „     | 100                           | 65   | 70    | 75    | 80    | 80 | 90                |               |
| 500—599 „     | 90                            | 65   | 65    | 70    | 75    | 80 | 80                |               |
| 450—499 „     | 90                            | 60   | 65    | 70    | 75    | 80 | 80                |               |
| 400—449 „     | 85                            | 60   | 65    | 70    | 75    | 80 | 75                |               |
| 350—399 „     | 75                            | 55   | 60    | 65    | 70    | 75 | 65                |               |
| 300—349 „     | 70                            | 55   | 60    | 65    | 70    | 70 | 60                |               |
| 250—299 „     | 60                            | 50   | 55    | 60    | 60    | 60 | 50                |               |
| 200—249 „     | 50                            | 40   | 50    | 50    | 50    | 50 | 40                |               |

Vid gång utför lutning i kurva är den mindre av de hastigheter, som framgå av a) och b), den största tillåtna.

\*) Tillämpas efter distriktschefens prövning i kurvor, där rälsförhöjningen anordnats för en största ång- eller eltåghastighet enl. tabell VIII i str 239, del F, och kurvorna äro försedda med övergångskurvor enl. tabell V i samma str.

\*\*\*) med undantag av tåg, som drages av rälsbuss av klass A, för vilka styrelsen bestämmer sth i varje särskilt fall.

Sträcka, där en lägre hastighet än sth för bansträckan i övrigt skall tillämpas enl. detta mom., utmärkes med hastighetstavlor och i förekommande fall orienteringsmärken.

3. Med hänsyn till banan i övrigt skall sth vara:

- |  |       |
|--|-------|
| a) i växelkurva, om biö för växel med långa fjädrande tungor ej medgivit större hastighet .. | 40 km |
| b) i motväxel, som ej är förreglad .....   | 40 »  |
| c) i medväxel, som ej är förreglad, låst eller bevakad .....                                 | 40 »  |
| d) i medväxel, som ej är förreglad men låst eller bevakad .....                              | 70 »  |
| e) över rörlig bro under seglationstiden, om styrelsen ej bestämt annat för viss bro .....   | 40 »  |
| f) på högerspår .....  | 90 »  |

Anm. 1. När tåg går över växel, som normalt förreglas genom utfartssignal eller dvärgsignal, och »kör» ej visas med signalen ifråga, får hastigheten genom växeln ej vara större, än vad ovan bestämts för oförreglad växel. När tåg efter uppehåll avgår från huvudtågväg på station, där utfarts- eller dvärgsignal ej finns framför utfartsväxlarna, får hastigheten genom dessa ej överstiga 40 km.

Anm. 2. Ang. tågs sth över obevakad dpl, se § 91.

4. När tågs sammansättning och bromsvikt så medger, skall sth vara:

- |   |        |
|---|--------|
| a) 1) för motorvagnståg, som tillhöra bromsgrupp S:<br>om alla axlar ha verksam broms .....   | 130 km |
| om axelantalet är minst 12 men bromsen på<br>högst 4 axlar blivit obrukbar under vägen ....   | 100 »  |
| 2) för övriga tåg, som tillhöra bromsgrupp S:<br>om antalet vagnsaxlar är minst 16 och tåget<br>framföres av ett lok samt antingen alla axlar ha<br>verksam S-broms eller 4 axlar verksam P-broms<br>och övriga verksam S-broms ..... | 120 »  |
| i övriga fall .....   | 110 »  |
| b) för tåg av bromsgrupp P1 .....   | 100 »  |
| c) » » » » P2 .....   | 90 »   |
| d) » » » » G .....  | 70 »   |
| e) » » » » M eller Ö .....  | 60 »   |



- f) för tåg, som består av endast ett eller två lok, båda med verksam broms,  
om loket eller båda loken är av litt. F. .... 110 km |  
om loket, båda loken eller ett av loken är ellok  
av annan litt. än F ..... 80 »
- g) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med boggitender, som medför minst halvt vattenförråd, och för tåg, som drages av ett rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok ..... 60 »
- h) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok med 2- eller 3-axlig tender eller med boggitender, som medför mindre än halvt vattenförråd ..... 45 »
- i) för snäll- och persontåg, som påskjutes .. 50 »  
för annat tåg, som påskjutes, och för tåg, som skjutes, samt för tåg, som medför expl. vara av 1:a klass, med undantag av kruttåg ..... 40 »
- j) för tåg, som drages av två lok, när bromsen manövreras från bakre loket ..... 50 »

*Anm.* Tanklok anses i dessa avseenden alltid som rättvänt.

5. När tåg nalkas dpl med huvudsignal, får hastigheten ej vara större, än att tåget kan stanna enl. § 72: 1, om signalen visar stopp.

6. När varsamhetssignal visas med signalredskap och annan hastighet ej bestämts, får hastigheten vara högst 20 km.

7. När order erhållits om något av nedannämnda förhållanden, skall lokps iakttaga skärpt uppmärksamhet samt i kurvor och skärningar och när sikten eljest är hindrad ge »tåg kommer» och i erforderlig mån minska hastigheten, så att denna är:

*högst 30 km:*

när B-fordon, som ej kunnat underrättas, kan finnas i vägen för tåget eller

när »0 in i N» ej erhållits för närmast föregående tåg, varken från närmaste eller längre bort belägen station, och

*högst 40 km:*

när »Klart 0 till N» ej utväxlats för tåget eller

när underrättelsestation eller bps ej underrättats om tågets gång eller tidigareläggning eller om anordnande eller upphörande av enkelspårsdrift på dubbelspår.

När sikten ej är hindrad, får hastigheten i alla dessa fall uppkökas intill 60 km.

*Anm.* Sikten anses vara hindrad bl. a. i mörker och dimma.

8. När tåg införes på dpl, sedan »beredd» givits, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas och hastigheten vara högst 30 km. Detsamma gäller, när tdt eller S10 anger, att särskild försiktighet skall iakttagas vid tågets införande, om ej ännu lägre hastighet är angiven på S10.

### § 70.

I växlingstjänst får hastigheten för lok, lokomotor och rälsbuss vara högst 30 km, om annat fordon medföres, eljest högst 40 km.

*Hastighet  
i väx-  
lings-  
tjänst.*

### § 71.

Har tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställt av föraren eller på hans order, skall föraren genom att ge »undersök bromsarna» meddela tbfh detta. Tåget får ej fortsätta, förrän tbfh undersökt orsaken till bromsningen och meddelat sig med föraren eller givit avgångssignal.

*Broms-  
ning.*

### § 72.

1. Tåg skall stanna framför huvudsignal, när »stopp» visas från denna (event. med hjälpsignalmedel), om signalering ej sker enl. § 52: 2, 3 eller 5. Detsamma gäller, när huvudsignal eller dvärgsignal invid denna visar otydlig eller ofullständig signalbild eller annan signalbild än den, som bestämts i tdt eller särskild order, eller när signal uteblir.

*Var tåg  
skall  
stanna  
utanför  
dpl.*

*Anm. 1.* Står infartssignal ej minst 100 m utanför yttersta växeln, skall tåget stanna på ungefär nämnda avstånd framför växeln.

*Anm. 2.* När infartssignal eller dvärgsignal på enmansstation hålles till »stopp», enär tps skall delges order, får tåget på tkl muntliga order till föraren införas på stationen förbi stoppsignalen.

2. När infartssignal saknas och körsignal från dvärgsignal eller framåtsignal från signalgivare ej erhålles, skall tåg stanna enl. mom. 1; tåg på högerspår skall i dylikt fall stanna ungefär mitt för den plats, där tåg på vänster-spår skall stanna.

Saknas hjälpsignalmedel på infartssignal, som enl. erhållen order är bristfällig, skall tåget stanna enl. mom. 1.

3. Anges av försignal eller genom grönt fast sken från huvudljussignal, som kan visa även grönt blinkande sken, att nästa huvudsignal visar »kör», har föraren rätt förvänta »kör» från denna men skall dock aktge på signalbilden. I de fall, som anges i mom. 1, skall föraren stanna tåget snarast möjligt.

*Tåg som  
ej kan  
intagas  
på  
station.*

4. Kan tåg ej intagas på station och kan det förutses, att tåget måste stå utanför stationen så länge, att gångtiden på tåganmälningssträckan överskrides med 15 min, räknat från det tåget utsändes på sträckan, skall tkl omedelbart ombesörja, att hinderanmälan utväxlas med närmast bakomliggande station. Därefter skall tkl underrätta tbfh härom. Har tbfh ej underrättats inom nämnda tid eller har han fått besked, att hinderanmälan ej kunnat utväxlas, skall han ombesörja, att fyra knalldosor utläggas bakom tåget enl. § 27: 1. När tåget inkommit på stationen, skall tbfh underrätta tkl, vilken skall ombesörja, att knalldosorna borttagas. På sträcka med automatisk linjeblockering i bruk, erfordras dessa åtgärder endast för tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrehjulig motordressin.

*Stopp-  
signal  
till tåg  
på dpl.*

5. När tåg inkommit till dpl, där det skall göra uppehåll, skall stoppsignal ges till tåget (undantag, se mom. 6 och 9), vilket skall stanna snarast möjligt. Stoppsignal ges: på station: av tkl;

på annan dpl: av tv, om sådan tjänstgör för tåget, eljest av tbfh eller, om ti så bestämt, av plv.

Tåg stoppas med rörlig stoppsignal, röd flagga resp. grönt sken, eller med rött sken från manövrerbar ljusanordning eller, av tbfh, i dagsljus med båda armarna eller — om han står på fordon i rörelse — ena armen (undantag, se mom. 8). Kan txp (plv) ej placera sig så, att stoppsignal blir väl synlig för lokps, skall annan tjänstehavare beordras repetera signalen.

Bestämmelserna i § 68: 3 gälla även vägkorsning på station.

*Anm.* Finns hinder för genomfartstågs avgång eller finns för tåg med behovsuppehåll annat hinder för avgången än trafikutbyte, skall dock § 74: 3 eller 4 tillämpas.

6. Tåg med fast uppehåll skall vid ingåendet på dpl stanna utan stoppsignal i följande fall:

vid anordning för kol- eller vattentagning, när så bestämts i tdt eller särskild order,

vid U-märke, när sådant gäller för tåget; finnas flera märken för olika axelantal, skall tåget stanna med lokets (koppellokets) främre del på plats, som framgår av tågets axelantal, jämfört med talet på märkena. Om ej annat bestämts, får tåget stanna med lokets (koppellokets) främre del högst 5 m framför eller bortom nämnda plats.

*Ex.* Tåg med 36 axlar skall stanna med lokets (koppellokets) främre del ungefär 2 vagnslängder (2-axliga vagnar) framför det märke, som har talet 40, om märke med talet 36 ej finns.

fjärr- och direktgodståg, som ej skall stanna för kol- eller vattentagning: vid infartstågvägens slutpunkt, när annat ej erfordras; har tågets främre del ej kunnat stanna vid infartstågvägens slutpunkt, skall föraren ge signalen »fara» eller på annat sätt göra tkl uppmärksam härpå.

*Anm.* Enl. § 55:5 skall hinderfriheten dock inspekteras, om föraren ej givit »lägg om växeln» enl. bestämmelse i tdt.

Uteblir stoppsignal på station, där tåg ej skall stanna för kol- eller vattentagning eller vid U-märke, skall det stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Stoppssignal skall alltid ges till sådant tåg med fast uppehåll, som skjutes.

I följande fall får tåg, som stannat på dpl, omedelbart därefter flyttas framåt eller tillbaka utan att signal ges:

tåg utan särskild tbfh på obevakad dpl, varvid »giv akt» dessförrinnan skall ges, om tåget är upplåtet för resande, och

när så erfordras för lokets rätta placering vid kol- och vattentagning, dock ej om tåget är upplåtet för resande och står vid eller i närheten av plattform.

7. Skyldigheten för förare på tåg med fast uppehåll att stanna senast vid de ställen, som anges i mom. 6, förfaller, om tkl under tågets ingång ger växlingssignal till tåget, i vilket fall det skall fortsätta, tills stoppsignal erhålles; den fortsatta rörelsen anses då vara växlingsrörelse. Tåget får dock ej föras förbi stoppsignal från spårspärrsignal eller automatiskt fungerande stopplykta eller, om ti ej medgivit så i tdt, från utfartssignal.

8. Är uppehållet för tåg med fast uppehåll obehövt vid dpl, där txp skall tjänstgöra för tåget, och har denne

*Tåg som skall stanna utan stoppsignal.*

*Tåg med fast uppehåll förbi infartstågvägens slutpunkt.*

*Tåg med fast uppehåll får passera.*

och tbfh underrättat varandra härom i förväg eller genom att utväxla »klart för avgång» under tågets ingång på dpl, får förfaras sålunda. Txp ger stoppsignal med armarna resp. ofärgat sken, som besvaras med »giv akt» från loket, varefter avgångssignal ges, utan att tåget dessförinnan stannat.

*Klarering  
av tåg  
med be-  
hovsuppe-  
håll.*

9. Tåg med *behovsuppehåll* vid dpl, där *txp* eller *plv tjänstgör* för tåget, skall klareras sålunda:

A) om uppehåll erfordras för

- 1) avlämnande, skall varsamhetssignal visas i god tid av tbfh mot platsen; signalen repeteras därifrån mot tåget;
- 2) avhämtande, skall varsamhetssignal visas i god tid från platsen mot tåget;

B) om uppehåll ej erfordras för

- 1) avlämnande, skall »klart för avgång» visas i god tid av tbfh mot platsen, dock ej om varsamhetssignal enl. A 2 visats därifrån;
- 2) avhämtande, skall »klart för avgång» visas i god tid från platsen mot tåget, dock ej om tbfh visat varsamhetssignal enl. A 1.

Signal från dpl mot tåg enl. ovan skall besvaras med »giv akt» från loket. Åligger det tbfh att ge stoppsignal på platsen, skall varsamhetssignal därifrån repeteras av honom, om han ej själv förut visat varsamhetssignal. Signaleringen från platsen får ej upphöra, förrän den besvarats enl. vad här sagts.

Skall tåget stoppas, ges därefter stoppsignal, om U-märke, som gäller för tåget, ej finns; skall tåget ej stoppas, ges avgångssignal. Uteblir avgångssignal, skall tåget stanna på lämpligt ställe, på station senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Tåg med *behovsuppehåll* vid dpl, där *txp* eller *plv* *ej tjänstgör* för tåget, skall klareras sålunda:

a) när uppehållet gäller för *avlämnande av resande, gods eller vagn*, underrättas lokps om möjligt på en föregående dpl, om uppehåll erfordras eller ej. Har så ej skett, visar tbfh strax före ankomsten till platsen varsamhetssignal, om tåget skall stanna, eljest »klart för avgång»; signalen besvaras i båda fallen med »giv akt» från loket. Uteblir signal från tbfh, skall tåget stanna;

b) när uppehållet gäller för *avhämtnade av resande*, skall föraren åtlyda signal från påstigningsmärke. Finns ej påstigningsmärke eller visas ej signal med sådant, skall lokps söka iakttaga, om resande finnas; även tbfh skall aktge härpå.

När tåg skall göra uppehåll enl. a) eller b), skall tåget stanna på lämpligt ställe — vid U-märke, om sådant gäller för tåget — utan att stoppsignal behöver ges, om ti ej bestämt annat. Har tåget ej stannat, då så bort ske, skall tbfh visa stoppsignal mot loket och om behövt stoppa tåget med nödbroms. Erfordras ej uppehåll, skall tåget fortsätta utan avgångssignal från tbfh.

Skall tåg göra uppehåll för *avhämtnade av gods eller vagn*, underrättas tps på en föregående dpl; stoppsignal ges av tbfh, om denne och föraren ej i förväg överenskommit, att tåget skall stanna på lämpligt ställe utan stoppsignal.

10. Har tåg vid ankomsten till dpl, som skall vara bevakad, stannat framför infartssignal, varifrån »stopp» visas, skall föraren efter högst 2 min ringa upp tpx i signaltelefon; båda skola därvid uppge titel och namn samt föraren dessutom tågnummer och signalens beteckning. Erhålles ej svar eller finns ej signaltelefon och kan det antagas, att tpx ej är närvarande, skall föraren eller biträdet gå in på dpl för att se efter, om tpx kan påträffas; samtidigt skall kontrolleras, att växlarna i infartstågvägen ligga rätt och att eljest hinder ej finns för införandet. Påträffas ej tpx, får tåget därefter införas med en hastighet av högst 20 km. Detta förfaringssätt skall tillämpas, även när order erhållits, att tåganmälan ej utväxlats.

*Tps åtgärder när infartssignal visar »stopp».*

*Anm. 1.* Signalering bakåt skall i erforderliga fall ske enl. mom. 4.

Vid station (blp) skall tbfh tillkalla tpx, innan tåget får avgå därifrån. Kan detta ej lämpligen ske, skall tbfh själv per telefon inhämta klart för tåget och underrätta lokps därom samt ge avgångssignal. Har klart ej erhållits, skall § 67: 7 iakttagas i tillämpliga delar.

Från annan dpl än station (blp) får tåget fortsätta efter avgångssignal av tbfh; lokps skall då iakttaga skärpt uppmärksamhet, tills nästa station (blp) uppnåtts.

Innan tbfh ger avgångssignal, skall han ha inspekterat utfartstågvägen.

*Anm. 2.* När tåg gått förbi stoppsignal från huvudsignal (dvärgsignal) eller stopplykta, som skyddar växel på linjen, vägkorsning eller rörlig bro, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas.

»Stopp»  
vid  
autom.  
blp.

11. Visas »stopp» vid automatisk blp, skall förfaras enl. särskilda bestämmelser i tdtboken.

### § 73.

Hinder  
på station  
för tåg  
med fast  
uppehåll.

1. Tåg med fast uppehåll skall intagas på station enl. denna §:

när fel eller hinder finns i eller för nära tågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt eller

när särskild försiktighet av annat skäl skall iakttagas vid tågets införande.

2. Lokps skall om möjligt ges order på en föregående station på S10. Order om hinder, som förekommer regelbundet, kan dock i stället intagas i tdt för rälsbusståg och, om hindret finns bortom infartstågvägens (den avkortade tågvägens) slutpunkt, även för annat tåg. Har lokps ej givits order, får »kör» ej visas, förrän »tåg kommer» och »beredd» givits.

I följande fall skall lokps dock alltid ges order på en föregående station eller utanför stationen:

när hastigheten ej får uppgå till 30 km eller

när tåget måste stoppas före den plats, där det vanligen brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, eller före avkortad tågvägs slutpunkt.

*Anm.* Är infartssignal bristfällig eller kan den eljest ej visa »kör» eller saknas infartssignal, får signalering enl. § 52: 3 resp. 4 ersätta körsignal enl. detta mom.

3. Tåg, som har fast uppehåll enl. tdt och vars vagnvikt enl. tdt är högst 300 ton, får dock intagas utan vidare, om det farliga stället finns minst 100 m bortom den plats, där tågets främre del vanligen brukar stanna.

### § 74.

Hinder  
på station  
för ge-  
nomfarts-  
tåg och  
tåg med  
behovs-  
uppehåll.

1. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall intagas på station enl. detta mom., när fel eller hinder finns i eller för nära tågvägen eller när särskild försiktighet av annat skäl skall iakttagas vid tågets införande, ehuru tåget därför *ej måste stoppas* på stationen.

Tåget  
måste ej  
stoppas.

Lokps skall om möjligt ges order på en föregående station på S10. Har så ej skett, får »kör» ej visas, förrän

›tåg kommer› och ›beredd› givits. Order skall dock alltid ges lokps utanför stationen, när hastigheten ej får uppgå till 30 km.

*Anm.* Är infartssignal bristfällig eller kan den eljest ej visa ›kör› eller saknas infartssignal, får signalering enl. § 52: 3 resp. 4 ersätta körsignal enl. detta mom.

2. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll\*) skall intagas enl. mom. 3 eller 4, om tåget *måste stoppas* på stationen, emedan

för genomfartståg hinder finns för avgången eller för tåg med behovsuppehåll annat hinder än trafikutbyte finns för avgången.

Dylikt hinder föreligger bl. a.:

när närmaste tåganmälningssträcka ej är fri; gäller dock ej när automatisk linjeblockering är i bruk under dubbelspårsdrift,

när fel eller hinder finns i eller för nära tågvägen och tåget därför måste stoppas på stationen, eller när tåget skall ges order på stationen.

3. *Får tåget framgå till infartstågvägens slutpunkt* (t. ex. när mötande tåg ej inkommit eller ej stannat hinderfritt), skall förfaras sålunda. Om tåget skall intagas:

a) på tågväg utan utfartssignal, får ›kör› ej visas, förrän ›tåg kommer› och ›beredd› givits. Tkl skall genast därefter inne på stationen visa stillahållen stoppsignal med röd flagga resp. rött sken. När loket kommit innanför stationsgränsen och lokps iakttagit stoppsignalen, ges ånyo ›beredd›. Bibehålles därefter stoppsignalen, skall tåget stanna kort framför denna, eljest får tåget framföras, tills tkl visar stoppsignal enl. nedan.

b) på tågväg med utfartssignal men utan försignal till denna, får ›kör› ej visas, förrän ›tåg kommer› och ›beredd› givits samt tkl kontrollerat, att ›stopp› visas från utfartssignalen.

*Anm. 1.* Är utfartssignalen placerad så, att lokps ej i tillräckligt god tid kan se stoppsignal från denna, skall ti i samråd med miö bestämma, att även signalering enl. a) skall ske; dylik bestämmelse skall intagas i tdtboken.

\*) Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall behandlas som sådant, även om i tågets tdt bestämts, att det vid visst tågs anordnande skall uppehållas för möte eller förbigång, eller om det på en föregående station fått kvarhållningsorder (S9).

*Hinder som kräver, att genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll stoppas på station.*



c) på huvudtågväg med utfartssignal, som är försedd med försignal i bruk, får tåget intagas utan vidare, om utfartssignalen visar »stopp» och förhållande enl. mom. 1 ej föreligger.

När tåget skall stoppas, skall tkl i samtliga fall visa rörlig stoppsignal med röd flagga resp. rött sken; uteblir stoppsignal, skall tåget stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt. Finns spårspärrsignal i utfartstågvägen, skall denna visa »stopp».

*Anm. 2.* Är infartssignal bristfällig eller kan den eljest ej visa »kör» eller saknas infartssignal, skall tåget intagas enl. § 52:3 resp. 4 och bestämmelserna ovan i detta mom. där-efter tillämpas.

I följande fall få bestämmelserna i detta mom. ej tillämpas utan skall lokps alltid ges order utanför stationen: när hastigheten ej får uppgå till 30 km eller

när utfartssignal med försignal är bristfällig på så sätt, att den felaktigt visar »kör».

4. Får tåget ej framgå till infartstågvägens slutpunkt, skall lokps ges order utanför stationen.

## Kap. VI. Tågförse- ning och ändring av tågs ordningsföljd. Enkelspårdrift på dubbelspår.

### § 75.

*Tågförse- ning.*

1. Tl skall underrättas på sätt ti bestämt, när tåg går försenat från station eller försening förutses under tågets uppehåll på station eller under gången. Av ti bestämda stationer skola underrätta driftcentralen om försening över 30 min eller, när så bestämts, om mindre försening.

*Olika sätt för ändring av tågs ordningsföljd.*

2. Ändring av tågs ordningsföljd kan ske antingen genom att inställa tåget och i dess ställe anordna extratåg, vilket då skall ges annat nummer än det tåg, som inställts, eller genom »ändrad tdt», »förläggorder» eller »låt-order».

### § 76.

*Ändrad tidtabell (tdt).*

1. Ändrad tdt får användas, endast om den kan utfärdas i så god tid, att kvitto hinna inkomma från stationerna, innan dessa skola vidtaga åtgärder, som föranledas av den ändrade tdt. Sådan tdt bör i regel användas endast för avsevärt försenat tåg eller tåg, som skall tidigareläggas.

2. Order om ändrad tdt (S4) skall innehålla uppgift om möten och förbigångar, som kvarstå, ändras, tillkomma eller bortfalla, samt om övriga behövliga ändringar av den tdt, som förut gällt för tåget.

Med undantag av nämnda ändringar och de ändrade avgångs- och ankomsttider, som föranledas av det nya tågläget, skola bestämmelserna i den tdt, som förut gällt för tåget, tillämpas.

För tåg, som får avsändas från dpl högst 15 min före tdttiden, skall anges, om detta medgivande fortfarande skall gälla.

3. Ändrad tdt skall utfärdas av tl och delges på samma sätt som tillfällig tdt; maskinbefälet behöver dock ej delges. Kvitto skall, förutom av de stationer som kvittera tillfällig tdt, lämnas av begynnelsestationen för den bansträcka, där tåget skall gå enl. ändrad tdt. Har kvitto ang. tågs *tidigareläggning* ej inkommit från underrättelsestation, skall tl ombesörja, att lokps ges order på S10, innan tåget utgår på underrättelsesträckan.

4. Tkl på begynnelsestation eller annan av tl bestämd station skall till tps på tåget överlämna den ändrade tdt i original eller bestyrkt avskrift.

5. Tps på tåg, för vilket möte med det tåg, som går enl. ändrad tdt, uppkommer, ändras eller bortfaller, skall delges order på S9 enl. § 36: 3 och 4.

### § 77.

1. Skall möte genom enstaka order förläggas från station vid enkelspårig bansträcka till annan station vid sådan bansträcka, utfärdar tl förläggorder (S8) till den nya mötesstationen enl. formuleringen: »Förlägg mötet mellan tåg 01 och tåg 02 från F till N».\*)

*Ändring  
av möte  
genom  
enstaka  
order.*

2. Tkl i N skall genast undersöka, om mötet kan ske på stationen. Känner tkl till hinder (t. ex. B-fordon på den berörda sträckan), skall han underrätta tl och avvakta dennes besked, om förläggordern skall kvarstå. Kan mötet ske i N, skall tkl:

a) om mötesändringen underrätta den, som manövrerar utfartssignalen för 01, och tillse, att signalen visar »stopp»;

\*) 01 = det tåg, som skall kvarhållas.

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesstationen.

N = den nya mötesstationen.

b) om 01 inkommit på stationen, ge tps kvarhållningsorder (S9), om sådan ej lämnats på en föregående station, eller

c) om 01 ej inkommit på stationen och ej har fast uppehåll där, tillse att infartssignalen visar stopp i de fall, som anges i § 74: 3 a) och b); saknas utfartssignal eller manövreras utfartssignalen av tkl själv, skola dessutom två knalldosor utläggas i tågvägen för 01, en på varje räl ca 20 m från varandra, om kvarhållningsorder ej lämnats på en föregående station;

d) när ovan föreskrivna åtgärder vidtagits, sända verkställighetsorder (= vso) på S8 till F och mellanliggande stationer enl. formuleringen: »Tåg 02 skall framgå till N och där möta 01».

Har kvarhållningsorder ej lämnats på en föregående station, skall sådan order ges i N. Intill dess tps kvitterat ordern eller 02 inkommit, skola utlagda knalldosor ligga kvar, utom under den tid, tågvägen skall begagnas av annat tåg.

*Anm. 1.* Skall 01 kvarhållas på utgångsstationen eller på station, där tågloket eller tågsättet går till avgångsspåret från t. ex. lokbangård eller särskild växlingsbangård och kvarhållningsordern därför ej kan delges, innan vso avsändes, skall stf utfärda bestämmelser med ledning av ovanstående.

*Anm. 2.* Har N varit obevakad, skall tkl, innan han under-tecknar vso, förvissa sig om att 01 ej redan passerat stationen (t. ex. när tidinkörning skett).

Order om spårändring för 02 i N får ges i vso. Enl. § 50: 3 skall ordern ej gälla, om mötet ånyo ändras och tps i förväg fått order härom.

3. Tkl i F skall överlämna bestyrkta avskrifter av vso till tps på 02, om detta ej skett på en föregående station.

4. När så kan ske till fördel för tågföringen, bör kvarhållningsordern delges tps å 01 på station före N, antingen enl. bestämmelse i förläggordern eller efter anmodan av tkl i N. När ordergivningen skett, skall N under-rättas. I förläggordern får tl också bestämma, att N skall sända vso för 02 även till en station före F; tkl vid stationen ifråga skall då delge tps på 02 bestyrkta avskrifter av vso och underrätta F, när så skett.

*Anm.* Har kvarhållningsorder eller vso ej hunnit delges 01 resp. 02 och förlägges mötet åter till F, skall ingendera ordern delges tågen.

5. Förlägges möte från dubbelspår till station vid enkelspår, förfares enl. mom. 1—4; vad där bestämts om stationen F, skall då tillämpas på gränsstationen mellan dubbel- och enkelspåret.

6. Förlägges möte från station vid enkelspår till dubbelspår, förfares enl. mom. 1—4, varvid beteckningen för dubbelspåret införes i både förläggordern och vso i stället för namnet på stationen N; vidare skola bestämmelserna om stationen N i stället gälla gränsstationen mellan enkel- och dubbelspåret. Sistnämnda station skall i kvarhållningsordern anges som mötesstation.

*Anm.* Har tåg möte på station vid enkelspår med tåg, som under enkelspårsdrift på dubbelspår gått på högerspår till gränsstationen mellan enkel- och dubbelspåret, men mötet förlägges till denna gränsstation, skall sistnämnda station (alltså ej dubbelspåret) anges som ny mötesstation såväl i förläggordern som i vso.

Finns enkelspår även på motsatta sidan om dubbelspåret och gå båda tågen på detta enkelspår, skall tl, om säkerheten så fordrar, ge följande order till den åt denna sida belägna gränsstationen: »Tåg 02 får ej avsändas förrän 01 inkommit». Ordern kvitteras av tkl.

7. Förlägges möte från dubbelspår till annat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, förfares enl. mom. 1—4, varvid beteckningen för det dubbelspår, till vilket mötet förlägges, införes i både förläggordern och vso i stället för namnet på stationen N; vidare skola bestämmelserna om stationen F i stället tillämpas på gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret samt bestämmelserna om N tillämpas på gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår, till vilket mötet förlägges. Sistnämnda gränsstation skall i kvarhållningsordern anges som mötesstation.

*Anm.* Anm. i mom. 6 skall gälla även vid ändring av möte enl. mom. 7.

8. Har ett tåg (01) nytrustats och möter ett annat tåg såväl det nytrustade som det ursprungliga tåget, skall förläggordern, kvarhållningsordern och vso kompletteras med ordet »nytrustade» eller »ursprungliga» framför »01», beroende på vilket av tågen mötet avser.

*Nytrustat tåg.*

## § 78.

1. Skall ordningsföljden mellan två tåg, som gå i samma riktning, ändras genom enstaka order, utfärdar tl *Ändring av ordningsfölj-*

den mellan tåg i samma riktning genom enstaka order.

order (S8) till begynnelsestationen för den bansträcka, där tågen skola gå i ändrad ordningsföljd, enl. formuleringen: »Låt tåg 02 gå efter 04 till A» (slutstationen för bansträckan).

Tkl på begynnelsestationen skall genast undersöka, om ordern kan verkställas. Känner tkl till hinder (t. ex. B-fordon på den berörda sträckan), skall han underrätta tl och avvakta dennes besked, om låtordern skall kvarstå. Kan ordern verkställas, skall tkl till A och mellanliggande stationer sända vso (S8) enl. formuleringen: »Tåg 02 går efter 04 till A». Vso innebär, att 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.

2. Avser den ändrade ordningsföljden fler än två tåg, formuleras låtordern: »Låt tågen 00 och 02 i nämnd ordning gå efter 04 till A»; vso formuleras då: »Tågen 00 och 02 gå i nämnd ordning efter 04 till A».

3. När tl så anser erforderligt, skall den inbördes ordningen mellan tåg, vars ordningsföljd ändrats, klargöras genom följande tillägg till såväl låtordern som vso: »Tågföljden till A är .....»; i tidsföljd uppräknas då de tåg, som tl anser böra medtagas.

Tågsätts-  
byte.

4. När det första av två likartade tåg i samma riktning försenas så, att det bör gå efter det andra, får i undantagsfall och när ändringen avser en längre sträcka, tl i stället för order enl. mom. 1 utfärda följande order: »Tågen 02 och 04 idag (natten mot den ..... ) skola byta tågsätt på sträckan B—D».

Ordern skall ställas till berörda stationer på sträckan B—D och miö. Order på S11 skall ges tps på båda tågen senast på begynnelsestationen (B) för sträckan. Ordern innebär, att 02 tågsätt skall framföras enl. tdt för 04 och 04 tågsätt enl. tdt för 02.

## § 79.

Tågledarens (tl) ingripande vid möte, som ej är angivet i tågs tidtabell (tdt).

Har möte ej angivits i ett tågs tdt, enär tidsmellanrummet mellan tågen på mötesstationen överstiger en timme, men blir mellanrummet på grund av försening e. d. mindre, skall tl ge följande order till mötesstationen: »Tåg 03 skall möta 04 i A (mötesstationens namn)».

Tkl i A kvitterar ordern sålunda: »Tåg 03 möter 04 i A». Tps på 03 skall ges mötesorder på S9, event. på en

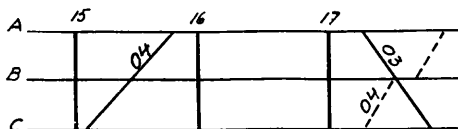
föregående station enl. order av tl eller efter anmodan av tkl i A.

Ovanstående förfaringssätt skall tillämpas även i andra fall, när möte uppkommer på station, utan att detta är angivet i tdt.

Om erforderligt skall order enl. denna § kompletteras enl. § 77: 8.

*Ex.* I 03 tdt är möte med 04 ej angivet, enär tidsmellanrummet mellan tågen i A överstiger en timme. 04 blir förse- nat och går enl. den streckade linjen.

Tl utfärdar order enl. § 79 till A, och tps på 03 erhåller order på S9 att i A möta 04. Därefter förlägges mötet till B enl. § 77, varigenom tps på 03 erhåller vso och tps på 04 kvarhållningsorder.



§ 80 (reservnummer).

### § 81.

1. Erfordras enkelspårsdrift på dubbelspår, utfärdar tl order på S7 till sträckans gränsstationer, mellanliggande stationer samt ordergivnings- och underrättelsestationer.

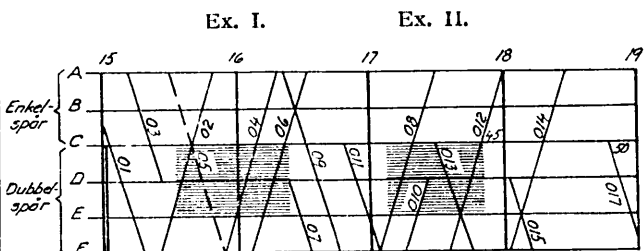
Tkl på gräns- och underrättelsestationerna skola kvitera S7, om de själva ej mottagit den.

Enkelspårsdriften anges börja med det första och, när den ej skall gälla tills vidare, sluta med det sista tåg, som skall gå på högerspår. Tågens ordningsföljd bestämes antingen genom hänvisning till tabellen för enkelspårsdrift i tdtboken eller genom uppräknig i tidsföljd av alla tåg, som skola gå under enkelspårsdriften. Vid uppräknig skall medtagas det sista tåg, som före enkelspårsdriften går över hela den sträcka, som upplåtes för enkelspårsdriften — 01 i ex. I på sid. 114 — och varje tåg, som går efter nämnda tåg men före enkelspårsdriften på endast en del av sagda sträcka — »03 till D» i ex. I.

*Anm.* Gäller en S7 två eller flera bansträckor i följd, som var och en har sin särskilda tabell för enkelspårsdrift, skall ordningsföljden bestämmas genom uppräknig.

*Enkel-  
spårsdrift  
på dubbel-  
spår.*

Enkelspårsdrift på nedspåret C—E under tid, som anges genom tätt dragna streck.



2. I S7 skall anges möte, som uppkommer på gränsstation eller mellanliggande station mellan det första tåg, som *efter* enkelspårsdriften avgår från stationen, och det sista av enkelspårsdriftens tåg, som berör stationen — enl. ex. I 07 och 06, enl. ex. II 015 och 012.

*Anm.* Enl. ex. I skall möte ej anges i C mellan 09 och 06, enär tågen mötas i B; ej heller skall enl. ex. II möte anges i C mellan 017 och 012, enär tidsmellanrummet överstiger en timme.

3. Tps på varje tåg, för vilket S7 gäller, skall delges ordern i bestyrkt avskrift eller utdrag. Lämnas utdrag och har tågens ordningsföljd bestämts genom uppräknig, skall i utdraget medtagas tågen fr. o. m. det i uppräknig närmast förut angivna tåg, som går i motsatt riktning på hela den sträcka, som upplåtits för enkelspårsdriften.

Tps på tåg *efter* enkelspårsdriften, för vilket möte angivits i S7, skall ges mötesorder (S9) — enl. ex. I 07, enl. ex. II 015.

Tps skall i vanlig ordning kontrollera, att tåg ej avgår från gränsstation eller mellanliggande station, förrän tåg, som närmast förut går i motsatt riktning — oavsett tidsmellanrummet — inkommit. Det första tåget under enkelspårsdriften har möte med det i tabellen resp. uppräknig närmast framförstående tåg, som går i motsatt riktning, ehuru S7 ej gäller för sistnämnda tåg.

4. När i S7 ej angivet extratåg skall gå enl. tillfällig tdt under enkelspårsdriften eller när annat i ordern ej nämnt tåg på grund av försening kommer att gå under enkelspårsdriften, skall tl i särskild order bestämma tågets ordningsföljd enl. formuleringen: »Tåg 05 skall under enkelspårsdriften på nedspåret C—E den . . . . . (idag, natten

mot den . . . . .) gå mellan tågen 02 och 04». Denna order skall kompletteras med uppgift om möte, som uppkommer på gränsstation eller mellanliggande station (enl. ex. I »04 och 06 skola möta 05 i E»). Extratåget (det försenade tåget) delges, förutom S7, avskrift av tl särskilda order; mötande tåg delges även sådan avskrift och dessutom mötesorder på S9.

Skall i tdtboken intaget extratåg ingå i enkelspårdrift, ehuru detta ej angivits i S7, skola bestämmelserna i föregående stycke tillämpas, när tågens ordningsföljd bestämts genom uppräknig; har ordningsföljden bestämts enl. tabellen, delges extratåget S7 och de tåg, som få möte med extratåget, order om extratågets gång (S9).

Erfordras ändring av ordningsföljden mellan tåg, tillämpas §§ 76—79.

*Anm.* Gäller S7 t. o. m. visst tåg (06) och anordnas extratåg efter 06 eller lägges tåg på grund av försening efter 06, skall särskild enkelspårdrift anordnas för extratåget (det försenade tåget), om detta skall gå på högerspår.

5. Är automatisk linjeblockering i bruk för båda tågriktningarna på det spår, som är upplåtet för enkelspårdriften, skall S7 delges endast tåg, som går på högerspår, varvid tågens ordningsföljd ej behöver anges; i mom. 4 nämnd särskild order av tl skall ej delges tps. Kontroll av möten erfordras i sådana fall ej av tps på tåg i någondera riktningen, varför mötesorder, kvarhållningsorder och vso ej skola delges nämnda ps.

6. Under enkelspårdrift skall det ej användas spåret vara avstängt för tågrörelse, dock ej för hjälptåg.

7. S7 erfordras ej för återgående påloks gång på högerspår på den stationssträcka, där loket skall vända; detta gäller även hjälptåg vid gång på den stationssträcka och det spår, där det hjälpbehövande tåget stannat.

8. Finnas vägkorsningar med ljus- eller ljudsignaler, som fungera endast vid rörelse i ena riktningen, skall tkl vid den station, där enkelspårdrift börjar och varifrån tåg utgå på högerspår, anmoda bm att anordna bevakning på hela enkelspårsträckan för de tåg, som gå på högerspår. Sedan bevakningen anordnats, skall bm underrätta de stationer, varifrån tåg utgå på högerspår på berörda stationssträckor.

Tkl på sistnämnda stationer skola ombesörja order till



lokps på tåg, som gå på högerspår på angränsande stationssträcka. Ordern ges på S7 eller S10, innan bevakning anordnats, och därefter på S7 eller S11. Order skall ges även till hjälptåg och återgående pålok på högerspår.

*Dubbel-  
spårdrif-  
tens åter-  
upp-  
tagande.*

9. Gäller S7 endast t. o. m. visst tåg, får dubbelspårdriften återupptagas utan särskild order, om orsaken till enkelspårdriften bortfallit inom den bestämda tiden.

Gäller S7 tills vidare, skall tkl på den gränsstation, som först underrättats om att orsaken till enkelspårdriften bortfallit, besluta om dubbelspårdriftens återupptagande efter samråd med tkl på den andra gränsstationen. Anmälan härom skall omedelbart tillställas de stationer, som fått S7, samt tl enl. formuleringen: »*Dubbelspårdriften M—N återupptages fr. o. m. tåg 019*»; därjämte skall tkl lämna uppgift om möte enl. mom. 2. Mötesorder ges på S9.

När enkelspårdrift anordnats t. o. m. visst tåg, men orsaken till denna bortfallit innan alla tåg gått, får förfaringssättet enl. föregående stycke tillämpas, om vägvakterna kunna underrättas. Order, som givits på S9 om möte med det tåg, som under enkelspårdriften skulle ha gått sist, skall återkallas med besked om orsaken.

## Kap. VII. Banpersonalens (bps) underrättande.

### § 82.

*Under-  
rättelse-  
sträckor.*

1. För underrättelser till bps om extra anordningar och rubbningar i driften skall ti i samråd med biö indela banan i underrättelsesträckor och utse en station inom varje sådan sträcka till underrättelsestation. Uppgift härom intages i tdtboken.

*Sträck-  
vakter.*

2. Sträckvakterna skola underrättas genom regelbundna påringningar från underrättelsestationen. Påringningarna skola ske med allmän signal på bantelefon varje vardag, en gång före arbetstidens början på morgonen och en gång på middagen å tid, som ti och biö bestämt (se tdtboken); på helgfria lördagar skall dock påringning ske endast på morgonen. Vid påringningarna lämnas underrättelse om extra anordningar och rubbningar intill kl 8 följande vardag. Vid den andra påringningen medtagas endast sådana underrättelser, som ej lämnats vid den första. Påringning skall ske, även om intet finns att meddela. Underrättelsestations skyldighet att underrätta

sträckvakterna med telefon är fullgjord, när de regelbundna påringningarna skett.

*Anm.* För bansträckor med ringa trafik kan ti efter samråd med biö bestämma, att endast *en* påringning sker varje vardag. Därvid skall underrättelse lämnas om vad som är känt intill tiden för nästa påringning.

För bansträckor med synnerligen livlig trafik kan ti efter samråd med biö bestämma, att sträckvakterna i stället själva skola inhämta underrättelser hos underrättelsestationen eller, om så ej kan ske, hos en av de närmaste stationerna.

Bm skall lämna underrättelsestation uppgift på de sträckvakter, som skola underrättas. Ti skall efter samråd med biö i tdtboken intaga uppgift om bps dagliga arbetstid, inberäknat färd till och från arbetsplatsen, samt om de andra omständigheter, som kunna vara av betydelse. Med arbetstid avses här den tid, under vilken bps på vardagar skall utföra underhålls- och nybyggnadsarbeten på linjen enl. fastställd turlista. Måste dylikt arbete i undantagsfall utföras på annan tid, skall bm (ledm) meddela detta till underrättelsestationen, som bl. a. har att vidarebefordra meddelandet till berörda stationer.

Sträckvakterna skola underrättas om följande:

vut\*,

extratågs (även återgående påloks) gång\*,

tåg, som tidigarelagts\* eller senarelagts genom ändrad tdt,

tågs inställande,

ändring genom S8 av möte eller av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning, dock endast för angränsande stationssträcka,

större tågförsening än 15 min, dock endast för angränsande stationssträcka,

anordnande och upphörande av enkelspårsdrift på dubbelpår\*.

\* Skall denna anordning ske under bps arbetstid och har underrättelse ej lämnats vid de regelbundna påringningarna — t. ex. på grund av att anordningen då ej varit känd för underrättelsestationen — skall tkl ombesörja order på S10 till lokps och tillsyningsmannen samt, betr. tåg, underrätta kontrollstationen.

Vid anordnande av enkelspårsdrift skall ordern ges endast till tåg på högerspår. Vid upphörande av enkelspårsdrift skall ordern ges endast till det första tåget på det spår, som ej använts för enkelspårsdriften; upphör enkelspårsdrift, som anordnats t. o. m. visst tåg, med ett tidigare tåg, skall ordern dock ges till alla tåg, som enl. S7 skulle ha gått på högerspår.

3. a) Sträckvakt skall vid behov inhämta upplysning om ändrad tågföljd och om tågförsening hos en av gränsstationerna för vederb. stationssträcka.

b) När underrättelsestation vid de regelbundna påringningarna kan underrätta endast om sådant, som då är känt, skall sträckvakt vid behov inhämta nya upplysningar hos underrättelsestationen.

c) Är underrättelsestation obebakad eller kan den av annat skäl ej anträffas, skola upplysningar inhämtas hos en av gränsstationerna för vederb. stationssträcka. När dylik station ej alltid känner till alla de förhållanden, varom bps bör äga kännedom (t. ex. uttagna A- och B-fordon), skall hänsyn tagas härtill.

4. Sträckvakt, som underrättats enl. ovanstående, skall snarast möjligt vidarebefordra underrättelserna till all på sträckan arbetande ps och, om tillfälle därtill ges, till bm.

*Anm.* Ti och biö kunna överenskomma, att bm skall underrättas på annat sätt.

Har person, som skall mottaga regelbunden underrättelse, ej underrättats, skall han snarast hänvända sig till underrättelsestationen eller sträckvakten.

Lednings-  
ps.

E

5. Ledningsps skall vid behov inhämta upplysning hos underrättelsestationen; för arbetslag åligger detta arbetsledaren, som snarast möjligt skall underrätta övrig ps i laget. Dessutom skall mom. 3 a) och c) tillämpas.

A- och B-  
fordons-  
förare.

6. Innan A- eller B-fordon, med undantag av fyrhjulig motordressin som går såsom tåg, framföres på linjen, skall föraren hos underrättelsestationen inhämta upplysning om extra anordningar och rubbningar i driften, förut uttagna A- och B-fordon m. m.; vid B-fordonsfärd skall detta ske omedelbart före färdens början. Dessutom skall anmälan lämnas om A- eller B-fordonsförarens titel och namn, fordonets beteckning, tid för färdens början och beräknade slut samt färdsträckan och, vid dubbelspårdrift, det spår, som skall användas. När i undantagsfall B-fordon måste ändra färdriktning, skall detta uppges och av underrättelsestationen antecknas; längre uppehåll under färden skall även uppges.

A- och B-fordonsförare skola dessutom tillämpa mom. 3 a) och c).

Har A-fordon ej uttagits omedelbart sedan anmälan gjorts eller känner föraren av annan orsak ej till event. rörelser på spåret, skall han hos underrättelsestationen

göra ny förfrågan, innan färden fortsättes. Kan A-fordonsfärd ej avslutas inom den tid, som uppgivits till under rättelsestationen, skall, innan nämnda tid utgått, ny anmälan göras dit och där antecknas.

Får tkl kännedom om hinder eller fara för B-fordon, sedan upplysning lämnats enl. ovan, skall småfordonsföraren underrättas genom telefon eller, om så ej kan ske, genom banpost (S13). Kan B-fordonsföraren ej underrättas och utgöres faran av tåg (vut), skall order ges på S10 till lokps (tillsyningsmannen).

7. Vid C-fordonsfärd skall småfordonsföraren om möjligt inhämta upplysning på samma sätt som vid A-fordonsfärd enl. mom. 6.

8. Tv, vägvakt och vakt vid rörlig bro eller fast postställe skola underrättas enl. följande tabell.

*C-fordonsförare.*

*Tåg- och vägvakter m. fl.*

| Extra anordning eller rubbning i driften  | Underrättelse lämnas av den gränsstation för stationssträckan,  |
|---|---|
| vut<br>extratågs (även återgående påloks) gång<br>tåg, som tidigarelagts genom ändrad tdt | } varifrån vut eller tåget (med påloket) utgår*; om vut utgår från lastplats, lämnas underrättelsen av den station, varunder platsen lyder;                                   |
| tåg, som senarelagts genom ändrad tdt   |   |
| tågs inställande  | varifrån tåget utgår;   |
| ändring genom S8 av möte eller av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning             | varifrån tåget skulle ha utgått; som först avsänder tåg i ändrad ordningsföljd**;   |
| större tågförsening än 15 min, om ti ej bestämt underrättelse även vid mindre försening   | varifrån tåget utgår; dylik underrättelse lämnas dock ej till tv; minskas försening, t. ex. genom tidinkörning, med mer än 5 min, skall ny underrättelse lämnas till vägvakt; |
| anordnande av enkelspårdrift på dubbelspår  | som först utsänder tåg på högerspår*;   |
| upphörande av enkelspårdrift på dubbelspår  | som först utsänder tåg på det spår, som ej använts för enkelspårdriften*.   |

\* Har underrättelse härom ej lämnats, skall tkl ombesörja order på S10 till lokps och tillsyningsman, utom när vägvakt ej underrättats om vut.

\*\* Har tv ej underrättats om mötesändringen, skall tkl ombesörja order på S10 till lokps.

Ti kan bestämma, att underrättelsestationen skall lämna underrättelserna i stället för de stationer, som nämnts i tabellen. Ombesörjer station bevakning av rörlig bro, skall vakten alltid underrättas av stationen ifråga.

9. Har underrättelse förmedlats genom annan person, skall den, som skulle ha mottagit underrättelsen, snarast hos vederb. station förvissa sig om att underrättelsen mottagits riktigt.

10. Inkopplas telefonapparat vid arbetsplats på linjen, anses platsen vara fast postställe ifråga om underrättelser. Underrättelsestationen och de närmaste stationerna på ömse sidor underrättas, när apparaten inkopplas och bortkopplas. Vad i detta mom. sagts, gäller ej vid bdisp för A-arbete, som sker efter tåg, innan detta lämnat bdispsträckan.

*Telefonbok.* 11. Underrättelsestation och övriga stationer, som underrätta bps, skola föra telefonbok (form. 307 F och G) enl. anvisningarna härför.

*Banpost.* 12. När bantelefonen är i olag eller tl så bestämt, skall underrättelse om *anordnande* av vut, extratåg (även återgående pålok), tågs tidigareläggning genom ändrad tdt samt *anordnande* och *upphörande* av enkelspårsdrift på dubbelspår lämnas bps genom banpost (S13).

Har banpost ej utsänts eller ej hunnit delges bps, gäller vad i fotnot på sid. 117 och 119 bestämts om order till lokps (tillsyningsmannen).

*Anm.* Har underrättelse om extratågs gång eller tågs tidigareläggning genom ändrad tdt ej lämnats bps och tiden för tåget kommer att nära eller helt sammanfalla med tiden för annat tåg, varom bps har kännedom, skall tl vid behov bestämma, om order på S10 skall ges endast till det ena eller till båda tågen.

## Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud därtill.

### § 83.

*Tåg, som stannat på linjen och kan fortsätta, ehuru ej utan vidare.* 1. Har tåg stannat på linjen av annan orsak, än att tåget ej kunna tagas in på station, och beräknas hela tåget kunna gå med eget lok till nästa station men ej komma dit, förrän gångtiden på tåganmälningssträckan överskridits med 15 min, räknat från det tåget utsändes på sträckan.

kan, skall tbfh underrätta lokps och ombesörja följande åtgärder till skydd för tåget. Finns telefonställe (-post) i omedelbar närhet, skall närmast bakomliggande station genast anmodas utväxla hinderanmälan och tkl bekräfta, att så kommer att ske, i annat fall skola knalldosor utläggas bakom tåget enl. § 27: 1. Påträffas bv, skall denne anmodas lägga ut knalldosorna. Dessa få ej borttagas, när tåget föres vidare, utan tkl på nästa station skall på begäran av tbfh ombesörja borttagandet. På sträcka med automatisk linjeblockering i bruk erfordras nämnda skyddsåtgärder endast för tåg, som består av rälsbuss med släpvagn eller av fyrhjulig motordressin.

*Anm.* Är orsaken den, att kontaktledningen blivit spänningslös, behöva knalldosorna ej utläggas, förrän tidsförlusten närmar sig 15 min. E

2. Har tåg stannat på linjen och kan det endast backa till närmaste station, eller kan det endast genom backning kortare sträcka för att få ny fart åter fortsätta, får backningen ske, endast om föraren anser, att denna ej kan medföra fara, och endast om order ej erhållits ang. A-arbete efter tåget samt vagnavkoppling ej skett på linjen. Backning skall ske sakta, och »tåg kommer» skall ges upprepade gånger. Tåget får ej med någon del föras förbi automatisk blp, förrän tbfh fått tillstånd av tkl vid den station, mot vilken backningen sker.

*Tåg, som stannat på linjen och endast kan backa.*

Vid backning till station skall en signalgivare gå ca 900 m före tåget och visa stoppsignal. Tåget får ej på väg till stationen gå förbi bevakad dpl, förrän signalgivaren fått besked av tv där, att såvitt denne vet hinder ej finns för fortsatt backning; tv vid blp skall dessförinnan ha avlåtit hinderanmälan. Visas vid ankomsten till stationen »kör» från infartssignalen, får tåget införas, i annat fall skall tkl tillstånd först inhämtas.

Vid backning för att taga ny fart skall om möjligt en signalgivare åka på något av de främsta fordonen med obehindrad sikt framåt eller gå före, i båda fallen för att signalera till lokps. Tåget får ej utan txp tillstånd gå förbi huvudsignal vid bevakad dpl eller, på dubbelspår, gå innanför stationsgränsen och ej heller över rörlig bro under seglationstiden eller bro, som är avsedd även för landsvägsfordon, eller genom längre tunnel.

*Anm.* Fara enl. detta mom. kan föreligga, t. ex. om tågets gångtid på tåganmälningssträckan utgått eller om livligt trafikerad vägförskning med otillfredsställande sikt finns. Det

skall dessutom beaktas, att ljus- eller ljudsignaler vid vägkorsning ej alltid fungera vid backning.

*Oförklarlig stoppsignal på linjen.* 3. Har tåg stannat på linjen för annan stoppsignal än från huvud- eller spårspärrsignal eller knalldosor, utan att tps kan utröna orsaken till stoppsignalen, och finns ingen, som kan lämna upplysning därom, får tbfh låta tåget fortsätta, om han efter undersökning ej anser fara föreligga. Härvid skall lokps iakttaga skärpt uppmärksamhet och hastigheten på de närmaste 1 000 m vara högst 10 km.

*Fordon, som gått loss från tåg på linjen.* 4. Gå fordon loss på linjen från tåg, som *drages*, skola de om möjligt stoppas. I mörker eller tät dimma får tåget ej stoppas. Tåget skall fortsätta till närmaste station, varvid föraren skall göra anmälan till tv på vägen dit samt till signalvakt och tkl på nämnda station, under förutsättning att fara ej uppstår för sammanstötning med de lossgångna fordonen.

I dagsljus, dawning eller skymning, när det är säkert känt, att lossgångna fordon stå stilla, skola de åter tillkopplas och stoppsignal därför ges.

Ha de lossgångna fordonen ej tillkopplats tåget, skola de bromsas och säkert förstängas samt knalldosor utläggas enl. § 27: 1 på ömse sidor om fordonen, i första hand bakåt.

Gå fordon loss på linjen från tåg, som *skjutes*, skall tåget alltid stanna och fordonen om möjligt stoppas för att därefter tillkopplas.

## § 84.

*Tåg, som stannat på linjen och ej kan fortsätta. Hjälptåg.* 1. Har tåg stannat på linjen och kan ej någon del av tåget föras vidare (t. ex. vid urspårning) eller kan av annan orsak tåg på linjen varken föras framåt eller tillbaka, skall tbfh:

a) omedelbart ombesörja stoppsignalering med knalldosor på ömse sidor om tåget enl. § 27: 1, i första hand bakåt; kan vid dubbelspårdrift antagas, att fara uppstår för tåg på det andra spåret (t. ex. genom urspåret fordon eller nedrasad last), skall stoppsignalering dock först anordnas av lokps på nämnda spår åt det håll, varifrån tåg kan väntas,

b) ombesörja dels att hjälp lämnas personer, som äro skadade eller i fara, dels att olycka genom skadad eldriftledning förebygges samt

c) underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg.

Påträffas bv, skall denne anmodas utföra signaleringen, varvid även bansignaltavlor (-lyktor) skola utsättas.

Begäran om hjälptåg skall göras enl. S15 och får aldrig framställas vid mer än en station.

Kan tåg, för vilket hjälptåg begärts, åter igångsättas, innan hjälptåget anlant, får detta dock ej ske och ej heller stoppsignaleringen indragas, förrän tbfh anmält förhållandet till den station, där hjälptåget begärts, och av tkl där fått tillstånd att gå framåt eller tillbaka.

2. Station, där hjälptåg begärts, skall omedelbart ombesörja hinderanmälan. Tkl på den gränsstation, som anmält hinder, skall underrätta tl, lokledaren och underrättelsestationen samt vid behov driftcentralen, bm och övrig berörd bps. Tkl på nämnda gränsstation skall, om varken han eller tkl på den andra gränsstationen kan utsända hjälptåg, varsko närmaste station, där lok finns och närmaste hjälpvagnsstationer på ömse sidor. Kan hjälptåg ej utsändas från någon av gränsstationerna, skall tl utfärda order om hjälptågets gång. När hjälptåg anordnas — av tkl eller tl — skall S4 (event. S5) utfärdas. Förbindelseman skall medfölja hjälptåg; se även str 166, § 22, sista avd.

Bm skall skyndsamt bege sig till olycksplatsen och där vidtaga erforderliga åtgärder.

Har hjälptåg begärts hos tl, får det tåg, som stannat på linjen, ej utan tl order avsändas från station, dit det införts med eget lok eller med hjälptåg.

3. Måste på grund av urspårning eller annan orsak fordon avkopplas från tåg på linjen, skall föraren införa så stor del av tåget till framförliggande station, som tillgänglig bromsvikt medger. Tbfh skall före avkopplingen ombesörja, att erforderligt antal bromsar åtskrivas och att säker förstängning anordnas; är den tågdel, som kvarlämnas, tryckluftbromsad, skall bromssystemet tömmas före avkopplingen. Tbfh skall stanna kvar vid de avkopplade fordonen för att bevaka dessa och vidtaga i mom. 1 a) och b) nämnda åtgärder.

*Kvarlämnande av fordon på linjen.*

På tågdel, som fortsätter, får slutsignal ej föras till närmaste station. Föraren skall underrätta tv på vägen dit samt signalvakt och tkl på nämnda station. Måste fordon kvarlämnas på obevakad station, skall tkl tillkallas.



## § 85.

Tågs  
stoppande  
vid fara  
eller  
hinder.

1. Iakttages eld i tåg, farlig förskjutning av last, varmgång, fastbromsning, svårartat slag i hjulen, öppen sidodörr på personvagn eller annan fara för tåg eller resande, skall tåget genast stoppas och tbfh underrättas. Uppmärksammas ej stoppsignal, som då ges, skall närmaste tjänsteställe i tågets väg anmodas stoppa tåget. Har dpl underrättats om förhållande, som kan föranleda skada på växlar o. d., skall tåget stoppas utanför dpl och införas med försiktighet.

Har eld utbrutit i tåg, skall det fordon, som råkat i brand, snarast skiljas från de övriga, om fara finns för eldens spridning.

2. Signaleras »fara», utbryter eldsvåda på banan eller i dennas omedelbara närhet eller inträffar annan händelse, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en, som utan fara för trafiksäkerheten kan lämna sin post, skyndsamt bege sig till stället och lämna hjälp.

3. Iakttager tps hinder för annat tåg på samma spår, skall detta anmälas till närmaste bevakade dpl; finns automatisk blp i tågets väg, skall telefonanmälan göras därifrån. Iakttager tps hinder för tåg på bredvidliggande spår på linjen, och är det ej uppenbart, att hindret förut observerats, skall tåget stoppas, signalering för det farliga stället anordnas och närmaste bv eller tjänsteställe i tågets väg underrättas.

4. Har större föremål eller buffert fallit ned från tåg eller misstänker tpx att så skett, skall han dels anmoda bps att genast avsyna banan, dels ombesörja tågvägsinspektion på egen station och vid behov på andra stationer samt, innan klarhet vunnits, order på S10 till tåg (vut) och underrättelse till småfordonsförare.

5. Ha eldriftledningarna anmäls bristfälliga, så att endast ångtåg e. d. kan framgå, får sådant tåg ej utsändas, förrän bansträckan avsynats av ledningsps eller bps, som beordrats av ledm, och sträckan anmäls klar för sådant tåg. När livsfara föreligger och hjälptåg anordnats, får nämnda ps utföra avsyningen från tåget, som då skall framföras med försiktighet.

6. När fordon med uppfälld strömavtagare måste stoppas på linjen på grund av överhängande fara, skall kontaktledningen för sträckan fränkopplas enl. anvisningarna på form. 276.