

C. Undantagsbestämmelser.

Kap. I. Bestämmelser om tågs framförande över obevakade driftplatser (dpl).

Allmänna bestämmelser.

§ 86.

För tågs framförande över obevakade dpl, med undantag av automatiska blp, hållplatser och under seglations-tiden rörliga broar, skola följande undantag från de bestämmelser, som gälla för tågrörelse i allmänhet, tillämpas, om styrelsen ej bestämt annat.

*Bestäm-
melsernas
tillämp-
lighet.*

§ 87.

Ti skall i samråd med siiö bestämma, om viss dpl får lämnas obevakad, sedan det vid gemensam besiktning av platsen fastställts, att anordningarna där fylla fordringarna enl. str 23, kap. XV. Protokoll över besiktningar skall upprättas.

*Driftplats
(dpl), som
får vara
obevakad.*

§ 88.

1. I tdt eller särskild order av tl skall anges, om dpl skall vara obevakad för visst tåg.

*Ändring
av bevak-
nings-
skyldig-
heten för
driftplats
(dpl).*

Anm. Utan att så skett får tkl i vissa fall anordna hjälptåg och återgående pålok över obevakad dpl.

2. Dpl, som i tdt eller särskild order av tl angivits som obevakad för ett tåg (01), skall vara bevakad för tåget i följande fall:

a) på särskild order av tl eller, vid försening, genom beslut av txp;

b) utan särskild order, om extratåg anordnas, som på stationen möter, förbigår eller förbigås av 01, eller om möte eller förbigång förlägges till stationen.

Om tl ej bestämmer annat, skall bevakning för 01 kvarstå vid fall b) ovan, även om mötet (förbigången) ändras eller bortfaller; detta gäller även när det andra tåget inställes.

3. När bevakning tillkommer eller bortfaller, skall tpx ombesörja dels underrättelse till den eller de av de båda närmaste stationerna (blp) på ömse sidor, som event. ej känner till detta, dels order på S11 till tps på 01; särskild order om bevakning ges dock ej, när tps fått den order, varigenom mötet bestämts på dpl, och ej heller när orden om bevakning skall ges på dpl ifråga men tåget kan passera denna. När tpx beslutat bevakning, skall även tl underrättas.

4. Har order, som innebär bevakningsskyldighet för dpl, ej lämnats tps på en föregående station, får infartssignalen ej under några förhållanden ställas till »kör», förrän »tåg kommer» och »beredd» givits. Finns för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll hinder för avgången, skall § 74: 3 eller 4 tillämpas.

Anm. Upptages bevakning för ett tåg på en station (blp) B, sedan tåget avgått från närmast föregående station (blp) A, skall tpx i B anmäla »01 in i B», när villkoren härför äro uppfyllda, och därefter mottaga »01 in i C».

§ 89.

*Tågväg
när sta-
tion är
obevakad.*

1. När station är obevakad, skall tåg — utan att särskild order om spårändring ges — gå på tågväg, som ti bestämt, i regel huvudtågväg (se tdtboken).

*Huvud-
signals-
manövre-
ring.*

2. Huvudsignal, förbi vilken tåg skall gå, skall normalt visa körsignal, om annat ej bestämts på grund av signalens beroende av vägbommar e. d.

Huvudsignal, som ställts till »kör», skall när som helst kunna återställas till »stopp».

§ 90.

*Kon-
trollås-
nycklar.*

1. Bestämmelser om tilldelning och förvaring av K16-nycklar, vilka användas för låsning av växlar (spårspärrar) på obevakade dpl, samt av övriga kontrollåsnycklar och av reservnycklar äro intagna i str 23, kap. V.

2. När plomberad reservnyckel tillfälligt måste användas, skall detta snarast anmälas till ti. Nyckeln skall provisoriskt plomberas, när den ej längre skall användas; ti skall snarast låta verkställa omplombering.

Om kontrollåsnyckel förkommit, skall detta genast anmälas till ti av den, som är ansvarig för nyckeln. Kan

nyckeln ej tillrättaskaffas, skall ny nyckel utlämnas av siö efter beslut av ti.

Kontrollåsnyckel, som förkommit och ersatts med ny men återfunnits, eller nyckel, som åtkommit på annat sätt än enl. gällande bestämmelser, får ej användas; den skall ofördröjligen insändas till ti f. v. b. till siö.

§ 91.

1. På dpl med godkänd växel- och signalsäkerhetsan-Hastighet. läggning, som omfattar alla motväxlar i vederb. spår samt växlar och spårspärrar, som skydda detta, får tåg framföras med samma sth, som om dpl vore bevakad.

2. På dpl, där växlar och spårspärrar ej äro förreglade utan endast låsta med kontrollås, skall sth vara 40 km, om ti i samråd med biö och siö ej bestämt lägre sth.

§ 92.

1. Har lokps fått order, att »Fri genomfart» ej anmälts från dpl, som skall vara obevakad, får tåget framföras över dpl, om infartssignalen och utfartssignalen visar »kör», varvid hastigheten får vara högst 20 km. Föraren skall kontrollera, att växlarna i vederb. spår ligga rätt och att spåret är hinderfritt; hinner han ej göra detta, medan tåget är i rörelse, skall det stanna.

Tågpersonals (tps) åtgärder när »Fri genomfart» ej anmälts eller när huvudsignal ej visar »kör».

2. Försiktighetsåtgärderna enl. mom. 1 skola vidtagas, även när lykta i huvudsignal ej är tänd. Är lykta i semafor ej tänd men lokps ser, att »kör» visas med vinge (vingar), erfordras dock ej åtgärderna ifråga.

3. Har tåg vid ankomsten till dpl, som skall vara obevakad, stannat framför infartssignal i stoppställning, skall förfaras sålunda: erhålles ej svar i signaltelefon eller finns ej sådan, skall föraren eller biträdet utan dröjsmål gå in på dpl för att se efter, om någon finns, som kan upplysa om varför »kör» ej visas; samtidigt skall kontrolleras, att växlarna i vederb. spår ligga rätt och att spåret är hinderfritt. Erhålles ej upplysning, får tåget införas med en hastighet av högst 20 km. Visar ej utfartssignalen »kör», skall tbfh utföra motsvarande åtgärder. Avgångssignal skall i båda fallen ges av tbfh. Därefter skall skärpt uppmärksamhet iakttagas, tills nästa bevakade dpl uppnåtts, och § 72: 10, anm. 2, tillämpas.

~~Vad i föregående stycke sagts, gäller ej vid bansträcka med automatisk linjeblockering; se tdtboken.~~

Anm. Är infartssignal vid obevakad dpl beroende av bommar och hinna dessa fällas och »kör» visas, först sedan »tåg kommer» och »beredd» givits, får tåget ej fortsätta, förrän föraren fått besked om orsaken till stoppsignalen.

4. Oregelmässigheter enl. mom. 3 på dpl, där bevakning ej tillkommit, skola av föraren anmälas till tkl på närmaste station, där tåget har fast uppehåll. Denne skall ombesörja, att txp på den obevakade dpl om möjligt tillkallas. Måste tåg avsändas, innan txp ifråga anträffats, skall tkl ombesörja, att tps ges order på S10. Tps skall förfara enl. mom. 3.

Särskilda bestämmelser för driftplats (dpl), som är obevakad för alla tåg (= ständigt obevakad dpl).

§ 93.

*K16-
nyckels
utlämnande
m. m.*

1. För ständigt obevakad dpl avsedd K16-nyckel, som förvaras på station, får av tkl mot kvitto tillfälligt utlämnas till tbfh, tillsyningsman, bm eller signalreparatör, varvid tkl snarast möjligt skall ombesörja hinderanmälan.

Anm. Hinderanmälan skall dock ej utväxlas, när växlar och spårspärrar på den obevakade dpl äro låsta genom blockering från angränsande stationer.

2. Den som utfört växling eller av annan orsak frigjort växel eller spårspärr på obevakad dpl, skall, innan han lämnar dpl, tillse, att hinder ej finns för tågs gång och att medgivande till växelomläggning m. m., som erhållits på blockfält, återges. K16, som utlämnats av tkl, skall snarast möjligt återlämnas till en av de båda närmaste stationerna på ömse sidor om dpl och anmälan göras, att hinder ej finns för tågs gång förbi den obevakade dpl. Först därefter får hinderanmälan återkallas.

Har K16 återlämnats till annan station än den, som utlämnat nyckeln, skall nyckeln återsändas med första tåg, om ti ej bestämt annat. Skall nyckeln ej användas av tbfh på tåget, skall den sändas som tjänsterek. När K16 återkommit till hemstationen, skall denna underrätta den avsändande stationen därom.

Tkl ansvarar för att K16 ut- och återlämnas enl. denna §.

Särskilda bestämmelser för driftplats (dpl), som lämnas obevakad endast för visst eller vissa tåg (= tillfälligt obevakad dpl).

§ 94.

1. Vid tillfälligt obevakad dpl skall tpx, kort innan bevakningen upphör, inspektera det spår, varå tåg skall gå, medan platsen är obevakad, för att utröna att hinder ej finns för tågs gång. Vid denna inspektion skall, förutom vad som bestämts i § 55: 3, särskilt tillses:

att alla fordon äro uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att åtgärder äro vidtagna, så att fordonen ej kunna komma i drift,

att vattenkranar, lyftkranar o. d. äro låsta,

att spakar för lokal omläggning av även centralt om-läggbara växlar äro fränkopplade och låsta,

att föreskrivna åtgärder vidtagits för vägkorsningar på dpl, varvid bomsignallyktor skola tändas, redan då dpl lämnas obevakad, om tåg skall gå, när nattsignaler skola användas och ti ej bestämt annat, och

att de åtgärder, som föreskrivits i instruktion för säkerhetsanläggning vid bevaknings upphörande, vidtagits.

2. Vederb. huvudsignaler ställas därefter till »kör». Det skall tillses, att huvudsignalerna visa riktig, tydlig och fullständig körsignal.

Även om tåg trafikera dpl endast i en riktning, skola huvudsignalerna i båda riktningarna ställas till »kör» på enkelspår; semaforlyktor behöva hållas tända endast i semafor, som gäller för tåget, och endast om nattsignal erfordras. Kan lykta i semafor ej tändas, skall detta meddelas, när »Fri genomfart» anmäles. Hjälpsignalmedel skall ej anbringas. Lokps ges order på S10.

Är huvudsignal bristfällig på annat sätt, än att lykta i semafor ej kan tändas, får dpl ej lämnas obevakad.

3. Sedan de åtgärder, som föreskrivits i mom. 1 och 2, vidtagits, skall tpx anmäla: vid dpl på enkelspår »Fri genomfart i NN. (dpl namn)» och vid dpl på dubbelspår »Fri genomfart i NN på båda huvudspåren» resp. »på uppspåret (nedspåret)» till de närmaste stationer på ömse sidor, som utväxla tåganmälan för det tåg, som går först, eller på dubbelspår för det tåg, som går först på resp. huvudspår. Om någon av dessa stationer ej kommer att utväxla tåganmälan förbi NN under hela den tid, NN är

obevakad, skall tkl på stationen ifråga till tkl på station, som i stället skall utväxla tåganmälan, uppge om »Fri genomfart i NN» erhållits eller ej.

»Fri genomfart» får ej lämnas från station (blp), förrän »0 in i N» erhållits för närmast föregående tåg (0), varefter txp tjänstgöring får upphöra. Ti får dock vid möte i undantagsfall medge, att »Fri genomfart» lämnas dessförrinnan enl. formuleringen: »*Då 0 inkommit N, fri genomfart i NN (på båda huvudspåren, uppspåret, nedspåret)*»; txp tjänstgöring får dock ej heller i detta fall upphöra, förrän »0 in i N» erhållits. På annan dpl än station (blp) får »Fri genomfart» lämnas, så snart 0 avgått, varefter tv tjänstgöring får upphöra.

|| *Anm.* »Fri genomfart i NN» skall ej anmälas på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk.

4. Under den tid dpl är obevakad enl. denna §, får växel i det spår, varå tåg skall gå, eller sådan växel eller spårspärr, som skall skydda nämnda spår, ej rubbas ur sitt läge. Flyttning av fordon eller annan åtgärd, som kan medföra ändring av de i mom. 1 föreskrivna åtgärderna, får ej heller ske.

§ 95.

Utväxling av tågfrågor. Åtgärder på station när »Fri genomfart» ej anmällts.

När dpl är obevakad, skola på enkelspår de båda närmaste stationerna på ömse sidor om platsen alltid utväxla utförlig tåganmälan. Vid dubbelspårsdrift skall utförlig tåganmälan utväxlas för det första tåg på vardera spåret, som går under den tid dpl är obevakad. Saknas »Fri genomfart i NN», skall även på dubbelspår utförlig tåganmälan utväxlas för alla berörda tåg.

Saknas »Fri genomfart i NN», skall »Klart 0 till N» lyda: »*Fri genomfart ej anmäld från NN, eljest klart 0 till N*»; tkl skall ombesörja, att lokps ges order på S10.

|| *Anm.* Bestämmelserna i denna § skola ej tillämpas på dubbelspår med automatisk linjeblockering i bruk.

§ 96.

Bevaknings återupptagande.

När bevakning för tåg skall återupptagas, skall varje huvudsignal genast ställas till stopp eller, om så ej kan ske, stoppsignal anordnas med hjälpsignalmedel; har beroendet mellan huvudsignalerna varit upphävt, skall detta återställas. Linjeblockanordningarna skola inkopplas och ställverksanordningarna återställas i normalläge. Sedan detta gjorts, skall upplysning om tågläget för det

första tåget inhämtas från närmaste station. På dubbel-spår och på enkelspår vid möte skall upplysningen inhämtas för första tåget i vardera riktningen. Därefter får tåganmälan utväxlas.

Anm. Kontroll skall ske, att semaforvinge ej fastnat i körställning. Vso får ej undertecknas, förrän bestämmelserna i denna § iakttagits.

Kap. II. Bestämmelser om trafik på bispår.

§ 97.

1. För rörelser mellan två dpl, som ske på särskilt förbindelse-spår, skall ti pröva, om rörelserna lämpligen kunna ordnas som tågrörelser i full överensstämmelse med föreskrifterna i säo. Kan så ske, skola tåg, som gå på dylikt spår, intagas i tdtboken i den mån de kunna bestämmas i förväg.

Trafik på bispår.

Anses förbindelse-spåret ej böra hänföras till huvud-spår, bör det benämnas bispår och tåg där betecknas bispårståg.

För bispårstrafik skall ti med ledning av nedanstående synpunkter utfärda en lokal instruktion; denna skall innehålla bestämmelser om bl. a. tågvägsinspektion.

2. För bispårstågen skola de bestämmelser tillämpas, som gälla för vanliga tåg, med följande undantag.

a) Till ti kan utses tpx på en av de dpl, som begränsa spåret. Förenklade bestämmelser om anordnande och inställande av tåg, ändring av tågs ordningsföljd och ordergivning få utfärdas.

b) För varje bispår skola de tåg, som kunna bestämmas i förväg, uppföras på en förteckning, vilken utdelas och kvitteras på samma sätt som tdtboken.

c) Tågen skola kontrolleras av vederb. tpx eller av signalvakter, vilka skola stå i telefonförbindelse med varandra och med tpx. Signalvakt skall därvid ha tpx befogenhet och ansvar för bispårstågen enl. bestämmelserna i säo och i den lokala instruktionen.

d) Saknas huvudsignaler, skola särskilda bestämmelser utfärdas för tågs intagande.

Avgångssignal ges enl. ti beslut av tbfh eller tpx (signalvakt).

e) Växlingsrörelse mot väntat tåg får ej ske, sedan »Klart 0 till N» lämnats för tåget, om ti ej medgivit undantag för särskilt fall.

f) Sth får ej överstiga 30 km eller för ensamt lok (lokomotor, rälsbuss) 40 km. Tågen skola utrustas med broms enl. bestämmelser, som fastställas av ti och miö gemensamt.

g) Slutsignaler erfordras ej. Tbfh är ansvarig för att fordon ej kvarlämnas på bispåret.

h) Om och i vad mån tågattiralj skall medföras, bestämmas av ti.

i) Uppgift om vagnvikt, bromsgrupp och bromsvikt lämnas föraren på form. 359 D (331 eller 348 A), som undertecknas av txp, växlingsförman eller vagnupptagare. Vid ändring av tågs sammansättning under vägen får uppgiften lämnas muntligen enl. ti beslut efter samråd med miö.

3. Vut och A-fordonsfärd får ordnas enl. förenklade bestämmelser, som fastställas av ti.

Kap. III. Bestämmelser om bemanning av lok (ej ånglok) och lokomotor med endast förare.

§ 98.

Loks (lokomotors) bemanning med endast förare.

Lok får bemannas med endast förare efter beslut av miö i samråd med ti under följande villkor.

1. Loket skall vara försett med verksam tryckluftbroms och ha säkerhetsgrepp.

2. Tåget skall tillhöra någon av bromsgrupperna P1, P2 eller G eller utgöras av motorvagnståg av bromsgrupp S eller av i § 40:4 eller § 101:2 nämnt tåg eller av endast lok. Är tåget upplåtet för resande, får skruvbroms ej användas.

3. Finns särskild tbfh, skall denne vistas i vagn med lätt åtkomlig nödbroms. Vid avgång från dpl skall han placera sig så, att han kan se stoppsignal, som event. ges av txp (plv), och omedelbart komma åt nödbromsen.

4. Txp (plv), som skall ge stopp- eller avgångssignal med signalredskap till tåget, skall om möjligt placera sig så, att signalen blir synlig på förarens sida eller beordra annan tjänstehavare att repetera signalen. Kan signaleringen ej ske på nämnda sätt, skall föraren gå över till lokets andra sida, när avgångssignal väntas; så bör även — om så kan ske — förfaras för att iakttaga stoppsignal. Anser föraren, att han lämpligen ej kan gå över till lokets andra sida, skall han stanna tåget på det ställe, där tåget enl. erfarenhet brukar stoppas.

Anm. Skyldigheten enl. § 72: 10 och § 92: 3 att inne på dpl se efter, om tjänstehavare finns tillstädes, åligger tbfh, när särskild sådan medföljer.

5. Uppstår fel på säkerhetsgreppet, sedan tåg avgått från utgångsstationen, skall ytterligare en signalkunnig

man taga plats i förarhytten. Han skall instrueras om hur tryckluftbromsen tillsättes och huvudströmbrytaren utlöses. Finns ej signalkunnig tjänstehavare tillgänglig, får tåget med en sth av högst 30 km föras till närmaste station, varifrån sådan person kan medfölja.

6. Vad i denna § sagts om lok, gäller även lokomotor i tågtjänst.

Kap. IV. Bestämmelser om tåg utan särskild tågbefälhavare (tbfh).

§ 99.

1. Tåg, som drages, får framföras utan särskild tbfh i följande fall, om ti ej anser att säkerheten äventyras: när tåget utgöres av motorvagnståg, när loket*) är tvåbemannat, när loket*) är enbemannat och axelantalet, frånsatt dragande lok, är högst 14 samt när tåget utgöres av endast lok.

*Tåg utan
särskild
tågbefäl-
havare
(tbfh).*

2. För tåget gäller följande:

a) Föraren (på det främsta loket i tåg med koppellok) skall tjänstgöra även som tbfh; medsändes särskild tbfh, skall den, som beslutat detta, ombesörja underrättelse till berörda stationer.

b) Tågattiraljen i tåg med resande skall förvaras i resgodsvagnen eller, om sådan ej finns, i annan vagn så nära loket som möjligt. På vagnslista e. d. skall denna vagn anges med ordet »attiralj».

c) Tkl på utgångsstationen eller station, där lokpsbyte regelbundet sker, skall delge föraren de order i konduktörspersonalens orderbok, som beröra hans tjänstgöring som tbfh.

d) Tåg, som består av mer än 14 axlar, frånsatt dragande lok, samt varje tåg, som medför resande, skall ha sista fordonet anslutet till tryckluftledningen.

e) Föraren skall ej visa »klart för avgång» utom i de fall, som nämnts i § 72: 8 och 9.

f) Alla åligganden, som enl. § 66: 4 skola utföras av tbfh på utgångsstationen eller annan station, skola övertagas av stationär ps. Annan tjänstehavare än tkl får endast enl. plan för säkerhetstjänsten, arbetsordning eller

*) det främsta i tåg med koppellok.

särskild order utföra nämnda åligganden. Anmälan om verkställt bromsprov och vagnsyning skall göras till tkl eller, om stf så bestämt, till den tjänstehavare, som ansvarar för tågets bromsutrustning. Uppgift till föraren enl. § 66: 4 b skall lämnas i tågrapporten, form. 331.

Ang. underrättelse till föraren, när bromsprovet utförts, se str 254 Bt, art. 43.

g) Backning till närmaste station enl. § 83: 2 får ske, endast om annan person än biträdet kan verkställa signaleringen. Kan så ej ske, skall hjälptåg begäras eller fordon kvarlämnas på linjen.

h) Måste fordon kvarlämnas på linjen, skall föraren — sedan de åtgärder vidtagits, som föreskrivits i § 84: 3 — underrätta lättast åtkomliga bv eller tjänsteställe för fordonens bevakning; underrättelsen skall lämnas, innan tågets främre del föres vidare till nästa station eller på vägen dit. Den som mottagit underrättelsen, skall vidarebefordra denna till närmaste station i tågets väg.

i) Bestämmelserna i § 46: 6 ang. tkl postning för tåg skola om möjligt tillämpas även på dpl, där tåget har uppehåll.

3. Vad i denna § sagts om lok, gäller även lokomotor. |

Kap. V. Bestämmelser om trafik på trafiksvaga bansträckor.

Gälla ej vid tillämpning av militärtdt. Kan trafiken ombesörjas tdenligt, får dock ti föreskriva, att bestämmelserna skola tillämpas även sedan militärtdt pålagts; erforderliga bestämmelser i vilken omfattning, under vilken tid och på vilka bansträckor detta får ske, skola då utfärdas av ti.

§ 100.

Bestämmelserna i denna § skola jämte såo övriga föreskrifter tillämpas i sin helhet eller endast betr. mom. 9 på de bansträckor, styrelsen bestämmer. Tillstånd att tillämpa mom. 9 på bansträcka, där § 100 eljest ej gäller, innebär ej, att stationssträcka får avgränsas genom obevakad dpl eller telefonställe enl. mom. 2.

1. Växel i huvudspår och skyddsväxel eller spårspärr i sidospår på linjen behöver ej vara förreglingsbar, varför huvudsignaler ej behöva finnas för detta ändamål.

*Sidospår
på linjen
m. m.*

Vid tillfälligt behov får tl bestämma, att dpl med infartssignaler, vilkas vingar och lyktor äro nedtagna, skall fungera som station. Stoppsignal skall då visas från infartssignalerna med hjälpsignalmedel samt tps ges order härom på en föregående station (S10).

Anm. Har order ej lämnats och får tåg ej intagas på stationen, skola dessutom två knalldosor skyndsamt utläggas ca 700 m utanför stationsgränsen. När tåg skall intagas, tillämnas § 52:3.

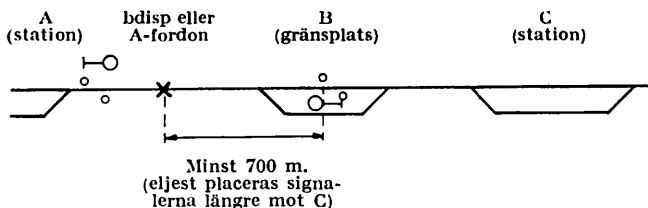
2. På stationssträcka, där tåg befinner sig, får på delsträcka bdisp anordnas såväl framför som efter tåget samt A-fordon uttagas även framför tåget. Sådan A-fordonsfärd eller bdisp (utom vid avkoppling från tåg eller vid fordons införande enl. mom. 9) får dock ej pågå på delsträcka, medan tåget befinner sig på samma sträcka. Delsträckorna skola avgränsas från varandra antingen genom obehållad dpl eller annat med bantelefon försett ställe (= telefonställe); dessa platser benämnas då *gränsplatser*. På gränsplatser skall stoppsignalering med knalldosor och bansignaltavla (-lykta) anordnas i huvudspåret, om avståndet mellan bdisp resp. A-fordonet och signalerna *hela tiden* blir minst 700 m, eljest på erforderligt avstånd bortom gränsplats (se figurer på sid. 136). Om ti ej bestämt annat, skall utsättandet och borttagandet av stoppsignalerna vid gränsplats ombesörjas av A-fordonsföraren eller, vid bdisp, av tillsyningsmannen eller en av bm utsedd tjänstehavare vid banavdelningen; den sistnämnde får dock borttaga signalerna endast efter anmodan av tillsyningsmannen. Sålunda utsedd tjänstehavares titel och namn skall anges på S1, vilken skall delges även nämnde tjänstehavare. När stoppsignalerna utsatts eller borttagits, skall detta anmälas till tkl på en av stationssträckans gränsstationer, vilken underrättar den andra gränsstationen. Hinderanmälan utväxlas endast för vederb. del (delar) av stationssträckan.

*Ban-
dispo-
sition
(bdisp)
och A-for-
donsfärd
på del-
sträcka.*

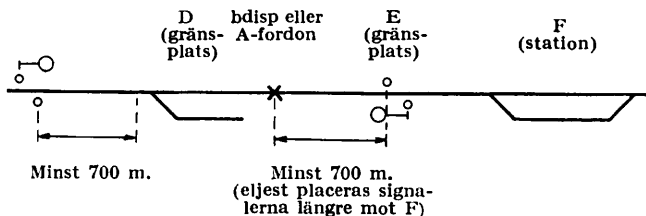
Anm. Vid behov skall ti fastställa och bekantgöra tydlig beteckning på telefonställe.

Exempel på stoppsignalers placering.

1) När delsträcka begränsas av station åt ena och gränsplats åt andra hållet; i bdisp ingående fordon (A-fordonet) förutsätts skola införas till A:



2) När delsträcka åt båda hållen begränsas av gränsplats; i bdisp ingående fordon (A-fordonet) förutsätts skola införas till D:



Möte och förbigång på obevakad driftplats (dpl).

3. Möte och förbigång får ske på ständigt obevakad dpl, och tåg får utsändas på stationssträcka, även när annat tåg finns på eller bortom gränsplats på framförliggande del av stationssträckan.

När S4 eller S5 innebär, att möte eller förbigång skall ske på ständigt obevakad dpl, skall S4 (S5) kvitteras av tkl på stationssträckans gränsstationer. När S4 kvitteras, skall mötet (förbigången) anges.

Tåg-anmälan m. m.

4. Då-klart får anmälas oavsett tidsmellanrummet mellan tågen; när då-klart anmälts, behöver 0 in-anmälan ej ske för det första tåget.

När endast delsträcka är disponibel för tåget, skall tåg-anmälan ske på följande sätt.

Innan tåg får avsändas från gränsstationen (A) vid den första delsträckan inom en stationssträcka, skall A ha utväxlat klart-anmälan enl. nedan med stationssträckans andra gränsstation (B) och tps ha delgivits avskrift av klart-anmälan på S12. Innan tåg får utgå på annan del-

sträcka än den första, skall tbfh från B ha inhämtat dels anmälan »00 in i (B eller gränsplats på vägen dit)» för ett event. föregående tåg i samma riktning eller »Hindret undanröjt», dels klart-anmälan för det egna tåget (0). Klart-anmälningarna skola lyda:

för delsträcka, som slutar vid gränsplats (X): »Klart 0 endast till X» jämte uppgift om orsaken;

för delsträcka, som slutar vid station: »Klart 0 till B».

När tåg avgått från A, skall därifrån *genast* anmälas »0 ut» till B.

När tåget i sin helhet inkommit till den i klart-anmälan nämnda gränsplatsen (X), skall tbfh, som då skall inneha K16-nyckel, anmäla »0 in i X» sålunda:

till A, om möte skall ske i X; betr. undantag för sist ankommande tåg, se nedan;

till både A och B, om 0 in-anmälan föreskrivits i tdt eller på S11 eller om tåget skall förbigås i X.

Sedan »0 in i X» anmäls, ansvarar tbfh för att tåget ej föres tillbaka ut på den sträcka, som genom 0 in-anmälan frigivits.

När tåget inkommit till B, skall därifrån till A anmälas »0 in i B».

Vid möte på gränsplats, X (se bil. 4, ex. I), skall tbfh på det tåg, som inkommer först (02), från närmast bakomvarande station (A) inhämta klart för det andra tåget (01) till A eller till gränsplats på vägen dit samt överlämna avskrift av klartanmälan till tågs 01 tbfh. Dessutom skall han hos B begära »då-klart» för eget tåg (02); denna anmälan skall lyda: »Då 01 inkommit X, klart 02 till B» eller om klart gäller endast till gränsplats, »Då 01 inkommit X, klart 02 endast till . . .», i sistnämnda fall med uppgift om orsaken. Tbfh på 01 skall ej anmäla »01 in i X». Tbfh skola för varandra uppvisa K16-nyckeln.

Tbfh skall medföra erforderliga S-formulär samt tåg-anmälningsbok (form. 359 C). Vid gränsplats skall tbfh själv avlåta och mottaga ovannämnda anmälningar och mot kvitto tillställa övrig tps på tåget avskrift på S12 av klart-anmälningarna; när vid möte »Klart 01 till . . .» inhämtas av tågs 02 tbfh, skall denne därför utskrive klart-anmälan i erforderligt antal ex. för tåg 01.

Anm. 1. Påskjutning får ej ske på del av stationssträcka, när tåganmälan för det tåg, som påskjutes, skall utväxlas på gränsplats.

Anm. 2. När hjälptåg utgår på den delsträcka, där annat tåg stannat, erfordras ej tåganmälan för hjälptåget.

*Spår
m. m.
vid möte
och förbi-
gång på
gräns-
plats.*

5. Vid möte på ständigt obebakad dpl skall det tåg, som ankommer först (02), stanna utanför yttersta växeln och därefter snarast möjligt av tbfh inväxlas på sidospåret, om annat spår ej bestämts genom särskild order eller i tdt, när mötet är angivet i denna; »tåg kommer» ges därvid för att varsko tps på 01. Sedan 02 inkommit och stannat samt spår klargjorts för 01 under ansvar av tbfh på 02, skall denne ge »framåt»*) till 01, när detta kommer. Ges ej signalen vid 01 ankomst, skall tåget stanna utanför yttersta växeln. Är 01 rälsbusståg, får i stället rälsbussföraren klargöra infartstågvägen för 01, sedan han givit »tåg kommer» och »beredd» samt erhållit »klart» från tbfh på 02. Ankomma 01 och 02 samtidigt, skola båda tågen stanna utanför yttersta växeln, varefter tåget med jämnt nummer inväxlas först.

Vid förbigång på ständigt obebakad dpl skall tbfh på det först ankommande tåget (01) klargöra spår för det andra tåget (03) och vid dess ankomst ge »framåt»*). Ges ej signalen vid 03 ankomst, skall tåget stanna utanför yttersta växeln.

*Ändring
av möte
till eller
från
ständigt
obevakad
driftplats
(dpl).*

6. Vid ändring av möte från station till obebakad dpl eller tvärtom eller från obebakad dpl till annan obebakad dpl gäller följande (se bil. 4, ex. II). Dylik ändring får dock ej ske förbi bevakad station.

Tl utfärdar »Order om mötesändring» på S14 sålunda: »Tåg 01 skall kvarhållas vid N för möte med tåg 02»**). Ordern adresseras till tkl vid stationssträckans gränstationer samt till tps på 01 och 02. Ordern skall tillställas tps på tågen genom tkl, sedan tkl i samråd funnit, att sträckan F—N är fri att upplåtas för 02.

Därefter skall, om N är station, tkl där, och om N är obebakad dpl, tps på 01 utfärda »Tåganmälan vid mötesändring» på S14 sålunda: »Klart för tåg 02 från F fram till N, där tåg 01 kvarhålls för mötet med tåg 02». I nämnda anmälan kan även intagas order om spårändring

*) Även om tåget skjutes eller består av ensamt backgående lok (lokomotor, rälsbuss).

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

02 = det tåg, som skall framgå.

F = den förutvarande mötesplatsen.

N = den nya mötesplatsen.

i N för 02. Anmälan ifråga adresseras till tps på 02 och, om anmälan utfärdas av tkl, till tkl vid den andra gränsstationen, eljest till tkl vid båda gränsstationerna. Den som mottager »Tåganmälan vid mötesändring», skall förvissa sig om att »Order om mötesändring» erhållits och att de båda ordena överensstämmer. »Tåganmälan vid mötesändring» tillställs tps på 02 genom tkl i F eller, om denna är obebakad dpl, genom tkl vid den gränsstation, varifrån 02 utgår på stationssträckan. Därefter får 02 avsändas till N.

Är N obebakad dpl och har 01 ännu ej ankommit till stationen närmast före N, får tkl på nämnda station utfärda »Tåganmälan vid mötesändring». Innan nämnda anmälan utfärdas, skall snarast en knalldosa utläggas på varje räl ca 20 m från varandra i den tågväg, som 01 skall använda. Knalldosorna få ej borttagas, förrän såväl »Order om mötesändring» som »Tåganmälan vid mötesändring» tillställts tps på 01.

»Tåganmälan vid mötesändring», även när den utfärdats av tps, ersätter klart-anmälan på sträckan F—N.

Anse de tkl, som fått »Order om mötesändring», att hinder finns för mötesändringen, skall en av dem underätta tl och avvakta dennes besked, om ordern skall kvarstå.

7. När ordningsföljden mellan två tåg, som gå i samma riktning, skall ändras genom enstaka order och den sträcka, där ordningsföljden skall vara omkastad, börjar vid station och slutar vid obebakad dpl eller tvärtom eller såväl börjar som slutar vid obebakad dpl, skall förfaras enl. följande (se bil. 4, ex. III).

Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.

Tl utfärdar låtorder på telegramblankett sålunda: »Låt tåg 01 gå efter 03 från A till B». Ordern adresseras till A; är A obebakad dpl, adresseras ordern till nästa station i tågens väg.

Finns ej hinder att verkställa låtordern, skall tkl på den station, som mottagit ordern, utfärda vso på telegramblankett sålunda: »Tåg 01 går efter 03 från A till B». Vso adresseras förutom till tps på båda tågen,

till stationen närmast före A, om A är obebakad dpl,
till B, om denna är station, eljest till stationen närmast bortom B och

till de stationer, som ligga mellan den utfärdande stationen och B.

Har klart-anmälan för det tåg (01), som skall förbigås på obevakad dpl, utväxlats förbi denna, skall tkl, innan vso utfärdas, muntligen underrätta tbfh om den beslutade förbigången och om att klart-anmälan ej gäller längre än till dpl ifråga; tbfh delger lokps muntligen denna underrättelse.

Kvarhållande av tåg på obevakad driftplats (dpl), tills B-fordon inkommit dit. 8. När tåg (även utan fast uppehåll) behöver kvarhållas på obevakad dpl, tills B-fordon med motor inkommit dit, skall småfordonsföraren själv begära detta hos tbfh på tåget; bifaller tbfh denna begäran, skall han underrätta lokps, som skall lämna kvitto i tåganmälningsboken. Har tåget ännu ej kommit till den station, varifrån det skall utgå på stationssträckan, får småfordonsföraren i stället vända sig till tkl på en av sträckans gränsstationer. Denne skall underrätta tkl på den andra gränsstationen. Först därefter får småfordonsföraren lämnas besked om kvarhållandet. Klart-anmälan för tåget skall då utväxlas endast till den obevakade dpl, där kvarhållandet skall ske, och avskrift av klart-anmälan på S12 skall delges tps.

Tillkoppling av fordon framför lok (lokomotor), som drager tåg. 9. Efter medgivande av tl få fordon, som uttagits på linjen, införs till framförliggande station eller ständigt obevakade dpl genom att tillkopplas framför lok (lokomotor), som drager tåg, till vilket pålok ej användes.

Utöver bestämmelserna för vut gäller härvid följande.

a) Endast *en* tillkoppling får ske, och högst 20 axlar få tillkopplas; tillkopplas fler än 5 fordon, skall det främsta bromsas.

b) Förutom den stoppsignalering, som skall vara anordnad vid gränsstationerna resp. gränsplatserna, skall tillsyningsmannen ca 600 m från fordonen mot tåget utlägga en knalldosa på varje räl ca 20 m från varandra. När tåget väntas, skall vid behov »varsamhet» visas.

c) Klartanmälan skall kompletteras med: »dock skall tåget inskjuta ... st fordon från km ... till ...». »Klart 0 endast till ...» anmäles blott om bortom den plats, varifrån fordonen skola inskjutas, del av stationssträckan är upptagen av annat tåg, annan bdisp eller av A-fordon. Hinderanmälan anses återkallad genom 0 in-anmälan.

Tps skall delges såväl S1 som order på S10, att »... st fordon finnas på linjen vid km ...», vilka skola införs av tåget till ...». S1 skall lämnas på stationen närmast före gränsstationen till den stationssträcka, varå inskjutningen skall äga rum, eller, om så ej kan ske, på annan av tl

bestämd dpl; börjar bdispsträckan vid station, skall S10 lämnas där, eljest på närmast föregående station. Tbfh får ej anmäla »klart för avgång» på den station, där S10 skall lämnas, utan att han och lokps fått ordern.

d) Stoppsignalerna på station eller gränsplats, varifrån tåget utgår på bdispsträckan, få ej borttagas, förrän tps delgivits ordern på S10. Vid gränsplats skall tbfh eller på dennes order tillsyningsmannen borttaga signalerna.

e) Tbfh skall förvissa sig om att tillräcklig bromsvikt finns och att bromsarna äro brukbara.

f) Sth på bdispsträckan får varken före tillkopplingen eller under inskjutningen överstiga 40 km. Tåget skall stanna vid de knalldosor, som enl. b) ovan skola vara utlagda ca 600 m framför fordonen; ha dosorna ej påkörts, få de borttagas endast av tps. Sedan tåget stannat, skall det sakta föras mot fordonen efter framåtsignal av tbfh. Efter tillkopplingen, som skall ledas av tbfh, skall denne ge avgångssignal och inskjutningen ske såsom tågrörelse, varvid tillsyningsmannen kan åläggas att åka på något av de främsta fordonen för att hålla utkik framåt och signalera till lokps. På de tillkopplade fordonen skall slutsignal ej föras men i mörker rött fast sken visas såväl framåt som bakåt.

10. OK16-nyckel, vilken användes för låsning av växlar (spårspärrar) på tillfälligt obebakad dpl, får handhas endast av tpx själv.

Användning och förvaring av kontrollåsnycklar.

Huvudnycklar, K16, till ständigt obebakad dpl skola till det antal och på de stationer ti bestämmer, förvaras under lås och tkl ansvar.

Tbfh på varje tåg skall medföra K16. Tbfh skall utkvittera och mot kvitto återlämna K16 hos tkl vid utgångsstationen, om ti ej bestämt annat. K16 skall för kontroll uppvisas för alla tkl, som tjänstgöra för tåget; tkl får ej anmäla »0 in i N» och ej heller avsända tåg, för vilket då-klart erhållits, förrän K16 uppvisats. Hinderanmälan skall ej utväxlas, när K16 utlämnats till tbfh.

Tkl får tillfälligtvis mot kvitto utlämna K16 till bm, signalreparatör och tillsyningsman, varvid hinderanmälan omedelbart skall utväxlas, även om bdisp ej samtidigt skall äga rum.

Bm får tilldelas K16, när så i undantagsfall erfordras på grund av att bdisp ofta förekommer; nyckeln får användas endast i samband med bdisp. När nyckeln använ-

des av bm eller hos honom utkvitteras av ps, som lyder under honom, skall bm anmäla detta till en av stationssträckans gränsstationer, vilken skall utväxla hinderanmälan.

Sedan K16, som utlämnats av tkl tillfälligtvis eller av bm, använts, skall den snarast möjligt mot kvitto återställas till tkl vid en av stationssträckans gränsstationer resp. bm; härvid skall även anmälas, att allt är klart för tågs framförande förbi platsen. Skulle det medföra avsevärd olägenhet att återställa K16, får detta uppskjutas, varvid sistnämnda anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16». Hinderanmälan får ej återkallas, förrän den, som innehått K16, återlämnat eller förklarat sig ha denna samt gjort ovannämnda anmälan.

Anm. Har K16 återlämnats till annan station än den, som utlämnat nyckeln, skall nyckeln som tjänsterek. återsändas med första tåg.

Till dess K16 återlämnats, är den, som utkvitterat densamma, ansvarig för att den ej obehörigen begagnas.

Vid varje ständigt obebaktad dpl, där ps finns, skall finnas en reservnyckel av varje nyckeltyp, som ingår i kontrollåsanläggningen. Reservnycklarna, vilka skola förvaras på ett för obehöriga med lås skyddat ställe och under plombering, få användas endast efter medgivande av tkl på en av stationssträckans gränsstationer. När tkl lämnat dylikt medgivande betr. reserv-K16, skall han omedelbart avlåta hinderanmälan, om tl ej bestämt annat. Den som begagnat reserv-K16, skall snarast därefter antingen placera nyckeln på det bestämda förvaringsstället under provisorisk försegling eller mot kvitto överlämna nyckeln till tkl på station, som tl bestämmer. Först sedan detta skett och anmälan gjorts, att allt är klart för tågs framförande förbi platsen, får hinderanmälan återkallas.

När reservnyckel tages i bruk, skall tkl anmäla detta till ti, som snarast skall låta plombera reserv-K16; för annan reservnyckel skall ti i samråd med siö lämna förhållningsorder.

Har kontrollåsnnyckel förkommit eller upphittats, skall ti genast underrättas.

Kap. VI. Bestämmelser för lokomotor- och rälsbusståg. § 101.

För lokomotor- och rälsbusståg skall följande gälla jämte såo övriga bestämmelser för tågrörelse.

1. Måste förare av lokomotor- och rälsbusståg under mer än 5 minuter avlägsna sig så långt från tåget, att han ej har de dragande fordonen inom synhåll, skall han antingen vidtaga erforderliga åtgärder för att förhindra obehörig igångsättning av tåget eller ombesörja, att annan tjänstehavare håller uppsikt över de dragande fordonen. Har tåget stannat i stigning eller lutning på linjen, skola erforderligt antal bromsar tillsättas och säker förstängning anordnas med bromssko eller bromsklots, om föraren måste avlägsna sig från fordonen.

Gemensamma bestämmelser.

2. Lokomotortåg, som ej är upplåtet för resande, får framföras utan annan broms än lokomotorns, om lokomotorn har broms verksam på samtliga axlar. Härvid får vagnvikten ej överstiga:

Lokomotortåg.

vid en sth av över 40 t. o. m. 55 km: lokomotorns vikt,

vid en sth av över 25 t. o. m. 40 km: 3 gånger lokomotorns vikt och

vid en sth av högst 25 km: 5 gånger lokomotorns vikt.

Finnas tryckluftbromsar, skola dessa dock inkopplas.

Anm. Ang. erforderlig bromsvikt i övriga fall, se § 40.

3. Rälsbuss bemannas för framförandet med endast förare, som skall tjänstgöra även som tbfh, om ti ej bestämt annat.

Rälsbusståg.

Rälsbuss skall vara försedd med säkerhetsgrepp. Uppstår fel på detta, skall § 98:5 gälla i tillämpliga delar.

4. Rälsbusståg av klass A* får bestå av högst 40 axlar.

I övriga rälsbusståg få högst två rälsbussar — 2- eller 4-axliga — ingå. I sådant tåg med en buss får medföras högst en 4-axlig eller två 2-axliga släpvagnar och i sådant tåg med två bussar högst två släpvagnar.

I *undantagsfall* får i rälsbusståg transporteras en överksam rälsbuss, vilken skall betraktas som släpvagn, ehuru den har eget maskineri.

5. Förare på tåg, som framföres av rälsbuss av klass B, skall alltid ge »tåg kommer» framför vägkorsning, som är försedd med ljus- eller ljudsignaler eller endast kryssmärken. Är korsning försedd med endast kryssmärken, skall föraren dessutom minska hastigheten så, att tåget under alla förhållanden vid behov kan stanna före ankomsten till korsningen; detta gäller även om föraren ej kan se, att bommar (grindar), för vilkas ma-

*) Rälsbusståg, i vilket samtliga fordon äro märkta med A.

növrering järnvägen ansvarar, stänga över vägen, varvid även »tåg kommer» skall ges, eller om föraren ej kan se, att ljus- eller ljudsignaler visa »stopp» mot vägen. »Tåg kommer» skall ges även framför andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas, såsom sådana oskyddade korsningar, kurvor o. d., där sikten är hindrad; härvid skall dessutom hastigheten enl. förarens bedömande minskas i erforderlig mån, så att tåget lätt kan stoppas, om så erfordras.

6. För rälsbusståg gäller, förutom § 69:2, 3 och 5—9 nedan angivna sth, om ej i tdtboken eller särskild order lägre sth bestämts för viss sträcka eller plats.

Rälsbusstågs sammansättning: sth:

A. Tåg av klass A.

- | | |
|--|-------------------------------|
| a) Tåget är enbart genomgångsbromsat. Högst 1/6 av axlarna äro obromsade, varvid dock första och sista vagnarna i tåget måste ha verksam broms på vardera minst 2 axlar. | } den lägsta av fordonens sth |
| b) I övriga fall | |

B. Övriga tåg.

2-axlig släpvagn medföres ej; alla fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms*) } den lägsta av fordonens sth
2-axlig släpvagn medföres

- | | |
|--|-------|
| a) alla fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms*) | 70 km |
| b) släpvagnen har ej verksam broms, övriga fordon i tåget ha verksam genomgångsbroms*) | 50 km |
| ett eller flera fordon i tåget handbromsas | 40 km |

Sth för rälsbuss är angiven i bussen; sth för släpvagn, som saknar hastighetsmärkning, är 80 km för 4-axlig och 70 km för 2-axlig släpvagn.

7. I rälsbusståg av klass A skola minst hälften av axlarna vara bromsade (genomgångsbroms eller/och handbroms), varvid första och sista vagnarna i tåget måste ha verksam broms på vardera minst 2 axlar.

För övriga tåg gäller, att 2-axlig släpvagn, som an-

*) som kan tillsättas från den främst gående bussen, eljest — t. ex. när såväl tryckluft- som vakuumbroms användes i ett tåg — skall sth vara 10 km lägre.

vändes för resande och 4-axlig släpvagn skola ha verksam genomgångsbroms eller bemannad handbroms. Endast 2-axlig släpvagn utan resande får gå obromsad i tåg.

8. I rälsbusståg med två förare skall summertelegraf finnas i de förarhytter, som användas.

Blir summertelegrafen obrukbar och kan tågets genomgångsbroms ej manövreras från den främst gående bussen, skall sth nedsättas till 40 km.

9. I rälsbusståg av klass A får främsta fordonet i tåget utgöras av släpvagn, om tåget framföres från släpvagnens manöverbord, placerat främst i rörelseriktningen.

I övriga tåg kan i nödfall släpvagn gå främst i rörelseriktningen dock endast på kortare sträcka.

Anm. Ang. manövrering av rälsbuss under växling, se str 33, § 8:1 e, sista stycket.

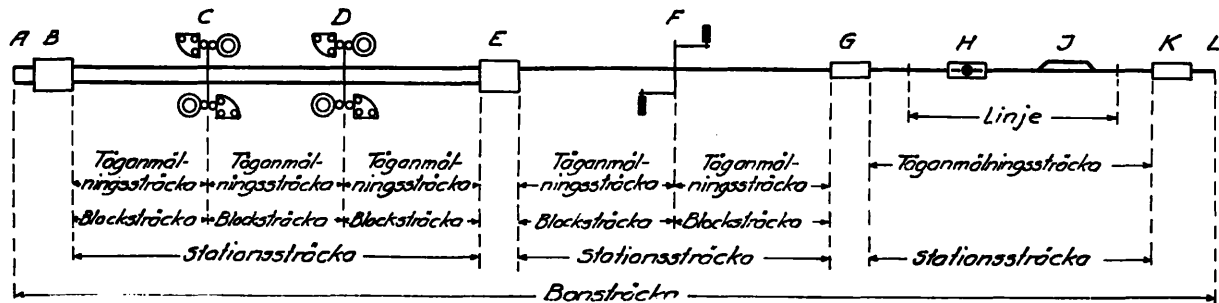
10. Bestämmelserna i § 72:8 och 9 gälla ej för rälsbusståg.

Föreskrifter för klarering av rälsbusståg med behovsuppehåll återfinnas i tillägg nr 2, inklustrat sist i boken.

11. Erfordras i undantagsfall att rälsbusståg (= »följtåg») planenligt framföres efter annat tåg på tåganmälningssträcka, som samtidigt upplåtes för båda tågen, skall styrelsens medgivande inhämtas.

12. Rälsbuss med otjänstbart maskineri får kopplas till ensamt lok (lokomotor) eller annan rälsbuss eller framför lok (lokomotor), som drager tåg. När bussen hämtas från plats på linjen skall, förutom stoppsignaleringen med knalldosor ca 900 m på ömse sidor om bussen, »varsamhet» eller »sakta» visas vid behov. När dylik buss med eller utan resande framföres på annat sätt än med dragande rälsbuss, får hastigheten vara högst 30 km. Finns resande i buss med otjänstbart maskineri, skall denna ha verksam genomgångsbroms eller bemannad handbroms.

När rälsbuss skall tillkopplas framför tåg på linjen, skola försiktighetsåtgärderna enl. § 100:9 f iakttagas i tillämpliga delar; bdisp erfordras dock ej. Tps skall ges order på S10, att »Rälsbuss finns på linjen vid km . . . och skall av edert tåg införas till . . .». Bussen skall skjutas mot tåget, sedan detta stannat.



A och L = platser på linjen.

B, E, G och K = bevakade stationer.

C och D = automatiska blp.

F = icke automatisk blp (bevakad).

H = obevakad station.

J = bevakad eller obevakad lastplats.

Bansträcka = sträckan mellan två angivna punkter på banan.

Anm. Bansträcka kan alltså utgöra såväl linje som spår på station.

Linjen = banan utanför de bevakade stationernas gränser.

Stationssträcka = bansträckan mellan två intill varandra liggande bevakade stationers gränser.

Tåganmät-ningssträcka = bansträckan från en bevakad stations gräns eller från en blp (även automatisk) till nästa bevakade stations gräns eller nästa blp (även automatisk).

När tåganmät-ningssträcka åt ena eller båda hållen begränsas av blp (även automatisk), benämnes den också **blocksträcka**.