



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

SJF 010

Utgåva 13

Gäller fr o m 1979-06-11

Redaktion: Trafikavdelningen, säkerhetssektionen

Säkerhetsordning (sao)

FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

Nr	Gäller fr o m	Inrättat		Nr	Gäller fr o m	Inrättat	
		datum	sign			datum	sign
1	80-01-15	}	*	6			
2	80-06-16			7			
3				8			
4				9			
5				10			

*) Inrättade vid tilltryckning i september 1980.

Tilldelningsnorm

Denna SJF tilldelas.

EXPEDITIONSEXEMPLAR

centrala och regionala
förvaltningsorgan
stationer (i såo bemärkelse)
lokstationer
ban-, el-, signal- och
teleområden

PERSONLIGA EXEMPLAR

all personal i säkerhetstjänst

Redogörelse för väsentliga nyheter i 1979 års säo/säok

För att underlätta bli självstudium av den nya utgåvan av säo/säok lämnas i det följande en redogörelse över de viktigare nyheterna.

§ 1. Begreppsförklaringar

Följande begreppsförklaringar har tillkommit:

linjebok (ny beteckning för tdtboken del A; tdtboken del B benämnes som följd härav endast "tdtboken"),

trafikkalender.

Småfordon som på sträcka utan fjb framföres under tid utanför banpersonalens ordinarie arbetstid skall alltid framföras som A-fordon. Vissa småfordon (ba arbetsmaskiner) får på villkor som framgår av bilaga 2 transporteras i tåg.

Begreppet *tågmöte* är oförändrat, men reglerna för möteskontroll liksom för mötesangivelse i tdt och tågordning är ändrade, se säok till § 1:43. "Inramade möten" förekommer ej längre.

§ 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Huvuddvärgsignal

Huvuddvärgsignal kan i undantagsfall sakna ljusöppning för grönt sken, nämligen när den användes för att utmärka tågvägs slutpunkt i det fall fortsatt tågväg ej är möjlig.

Försignaler

På sträcka med dubbelspår skall på *fristående* försignal till infartssignal finnas en tavla med stationens signatur.

Framför vissa huvudsignaler, där sikten är mindre god, kan finnas *reperför*signal. Sådan försignal, som alltid är fristående, är försedd med en tavla med texten "Rep F" samt avståndet i meter fram till huvudsignalen.

Stopplykta

Stopplykta kan finnas på stoppbock för att utmärka tågvägs slutpunkt.

Handsignallykta

Handsignallykta, avsedd för tkl, behöver ej vara rödmålad.

U-tavla

U-tavla, gällande för godståg, kan vara försedd med tilläggstavla med meteruppgift (sök till § 3:25), t ex framför vägkorsning på station.

Orienteringstavla

Orienteringstavla (fig 54a) skall finnas på försignalavstånd framför hållplats och lastplats (med eller utan huvudsignal).

Om — på dubbelspår — tavla enl fig 54b är placerad framför station som ej har fristående försignal till infartssignalen skall den vara försedd med tilläggstavla som anger stationens signatur.

Ljudsignaltavla

Den rektangelformiga ljudsignaltavlan har slopats.

Metertavla

Axeltavla har utgått och ersatts av metertavla med talet 600 eller 700.

Övriga tavlor

Tavlor (fig 59 och 60 i 1973 års säo) för att utmärka plats där "tåg kommer" resp "beredd" skulle ges har utgått.

Huvudsignaltavla skall finnas endast för infartssignal som utgöres av *semafor*.

På normalspåriga dragfordon skall finnas 2 st hindertavlor; på smalspåriga dragfordon inga alls.

§ 4. Ljudsignaler

Signalen "tåg kommer" skall aldrig ges framför infartssignal, som visar "stopp" eller otydlig m m signalbild.

”Beredd” framför infartssignal ges endast när denna ej visar ”kör”. Signalen ges sedan tåget stannat och endast i det fall att signaltelefon (radio) saknas. Innebörden ändrad till ”Jag är beredd på hinder”.

§ 5. Signaler på tåg

Föreskriften att slutsignaler skall vara synliga framifrån och att slutsignallykta skall visa vitt sken framåt har utgått. Detta sammanhänger med att tkl ej längre behöver kontrollera att tåget medför slutsignal, innan ”01 in i L” anmäles.

§ 10. Signals åttlydnad

Paragrafen har kompletterats med föreskrift om åtgärder när ”stopp” visas från stopplykta framför plats med skredvarningsanläggning.

§ 13. Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station

Tryckknappar för stoppanmälan är på vissa fjst — huvudsakligen vid dubbelspårig sträcka — ersatta med tidutlösning. Avsaknaden av tryckknappar för stoppanmälan på fjst skall anges i linjebeskrivningen. Avsikten är att på dubbelspår successivt införa tidutlösning på alla fjst.

§ 21. Samtal

Även S4 får sändas med fjärrskrift.

§ 22. Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m

Förare på sträcka med fjb behöver ej medföra S10.

Stationer — med undantag av ordergivningsstationer — tilldelas ej tdtbok.

§ 26. Skydd vid vägkorsning. Vägvak. Säkerhetsanordning eller signal mot banan fungerar ej

Föreskrifter ang åtgärder vid fränkoppling av automatisk vägskyddsanordning har tagits in i mom 5.

§ 28. Hastighetsnedsättning

Orieringstavla enl fig 54c skall sättas upp ca 1 000 m framför hastighetstavla som är begynnelsetavla.

Föreskriften att order ej skall ges till tåg vars sth är lika med eller lägre än den medgivna har slopats, eftersom ett tågs sth ej längre framgår av tdt.

§ 29. A-arbete

Tsm behöver ej sätta upp hindertavlor vid sådant A-arbete som avses i § 31:2, andra stycket.

Vid felsökning på spårledning får kortslutningen om behövt hävas.

Vid sådant A-arbete som sker i direkt anslutning till vut eller A-fordonsfärd (mom 8, anm) behöver spårledning ej kortslutas och ej heller hindertavlor sättas upp.

§ 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav

Som A-arbete skall räknas varje arbete som sker under tid utanför banpersonalens ordinarie arbetstid och som ej i förväg planerats av 1c. Sådant arbete kan dock få utföras under bevakning i stället för som A-arbete om felavhjälpare med kompetens för arbetarskyddsplanering bedömt A-arbete obehövt. (Tidigare intaget i SJM 349/78.)

§ 36. Vagnuttagning

Ett nytt begrepp — "vutsträcka" — har införts för att ange den sträcka som upplåtits för vut.

Cto kan medge vut efter resandetåg på vissa i säok angivna villkor.

Om det ej angivits på S1 (motsvarande) att föraren är även tsm, skall särskild tsm finnas.

När föraren är även tsm skall stationär personal svara för vissa åtgärder som normalt åvilar tsm (mom 5, anm).

Den särskilda försiktighet och hastighetsnedsättning som är föreskriven

vid vut efter tåg behöver ej iakttagas när vut utföres från plats på linjen och går i riktning *från* tåget.

De särskilda föreskrifter som gäller vid *vut med hjälpfordon* har samlats i ett nytt mom (mom 16), där även föreskrifterna i SJM 725/77 inarbetats.

§ 37. Växling

I mom 5, anm har intagits regler för växling på fjst i samband med missöden o d.

Föreskrifterna i mom 6, anm får tillämpas även när föraren är ensam på dragfordonet.

§ 38. Tillfällig tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande

Regler för när möte skall anges i tdt finns i säok i anslutning till begreppet "tågmöte" (§ 1:43). De särskilda regler som gäller för möte och föräres möteskontroll när linjeblockering är ur bruk finns i § 71 och ersätter de tidigare föreskrifterna om "inramade möten".

§ 39. Order om påskjutning

Påskjutning får ej vara angiven i tågs tdt.

§ 41. Bromsföreskrifter för tåg

I tågs tdt anges bromsgrupp. Däremot anges ej bromstal, vilket hänger samman med att sth för tåget ej längre framgår av tdt.

Föraren skall på bl 67 017 *alltid* bl a ges uppgift om det *tillgängliga* bromstalet.

Med ledning av de uppgifter som erhållits på bl 67 017 avgör föraren med vilken hastighet tåget får framföras med hänsyn till bromsutrustningen. Order på S10 ges ej.

§ 42. Tågs storlek

För resandetåg anges tåglängden liksom tidigare i axlar. För övriga tåg skall tåglängden anges i meter.

Föraren får på bl 67 017 uppgift om tåglängden och svarar själv för att den i tabellen fastställda sth ej överskrides. Order på S10 ges ej.

§ 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag

När överksamt dragfordon — oavsett placering — medföres, skall föraren alltid underrättas på bl 67 017 med angivande av placering och medgiven hastighet.

Av bl 67 017 skall även framgå sth för det fordon i tåget som — med hänsyn även till lasten e d — har den lägsta medgivna hastigheten.

Order på S10 om sth för visst fordon krävs endast i det fall att hastigheten måste vara lägre än den som kan utläsas av uppgifterna på bl 67 017. Detta kan t ex bli aktuellt vid punktnedsättningar (vid broar e d) vid transport av last överskjutande lastprofilen eller av fordon vars axellast är större än den för sträckan tillåtna.

SJM 21/78 (komplettering av ABC-märkningen på vissa vagnar) och SJM 205/78 (vagnar med 22 tons axellast) har inarbetats.

Vagn med varningsetikett nr 4A (Vådlig vara) får ej vara skyddsvagn.

Exempel på identifieringstavla (användes på cisternvagnar som upplysning om farligt gods) har tagits in i säok till mom 13.

§ 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov

I tåg utan tbfh skall uppgifter enl bl 67 017 på annan bevakad station än fjst lämnas av tkl eller annan tjänsteman enl säpl.

§ 49. Order till tåg och vagnuttagning

Order som gäller fjbsträcka får av förare skrivas ned i "Anteckningsbok för förare" i stället för som tidigare på S10. Anteckningsboken har fått en delvis ändrad uppställning och har bl nr 67 016.

Exempel på vko utformning har flyttats till mönstersamlingen.

§ 50. Spår för tåg på station

I tågs tdt anges ej längre tågspår och signalbilder. "Fritt spårval" råder

på alla stationer, varför förare måste vara beredd på att tåget kan tagas in på vilket tågspår som helst.

§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Huvudsignaltavla sättes upp endast på infartssignal som utgöres av semafor.

Förekomsten av signaltelefon (radio) är avgörande för hur tåg skall tagas in förbi felaktig infartssignal. Det bör observeras att tåg alltid enl § 69 skall stanna senast vid stationsgränsen, när infartssignalen ej visar "kör". Först därefter skall — när signaltelefon (radio) saknas — "beredd" ges.

§ 58. Skydd för allmänheten på trafikplats

På tpl, där personal ej tjänstgör och tändning och släckning ej sker automatiskt, behöver personplattform ej vara belyst.

§ 59. Tåganmälan

Skyldigheten för tkl att kontrollera att slutsignal medföres, innan "01 in i L" lämnas, har utgått.

§ 60. Hinderanmälan och spärrning

Stoppskylt skall normalt sättas upp omedelbart sedan hinderanmälan utväxlats. Anvisningar har lämnats för det fall stoppskylt skall sättas upp vid ställaren till den utfartssignal som gäller för vut.

På knappsatsställverk, där tkl genom särskild manöverorder kan förhindra att utfartssignal ställes till "kör", behöver stoppskylt ej sättas upp.

I de fall fjtkl av vissa orsaker ej själv kan utföra föreskriven spärrning skall han anmoda tkl på gränsstation (ställverksvakt vid stationsmanövrering) att spärra signalen genom lokalmanöver.

§ 61. Tågklarerares placering vid tågs ankomst och avgång

Paragrafen har utgått. Tkl behöver vistas på plattformen eller i dess närhet endast när så krävs för att han skall kunna fullgöra de skyldigheter som anges i säo.

§ 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare

Uppgift på vad förare och tbfh skall medföra vid tjänstgöring har flyttats till § 22.

§ 64. Avgångs- och ankomsttid

Föreskrifterna i SJM 349/78 har inarbetats. Observera dock att lokalgodståg och tjänstetåg ej längre får avgå från och ankomma till tpl 30 min före tdtiden under banpersonalens ordinarie arbetstid.

§ 68. Tågs hastighet

Tågs sth anges ej i tdt. Föraren avgör själv med vilken hastighet tåget får framföras med hänsyn till de faktorer som är nämnda i § 68:1. Närmare redogörelse för hur föraren får de uppgifter som är bestämmande för tågets sth lämnas dels i säok till § 68:1, dels i anslutning till § 41, § 42 och § 43.

§ 69. Åtgärder under tågs gång

När infartssignal ej visar "kör", skall tåg stanna senast vid stationsgränsen. På annan bevakad station än fjst skall föraren *sedan tåget stannat*:

om signaltelefon (radio) finns: tillämpa föreskrifterna i § 70,

om signaltelefon (radio) saknas: ge "beredd", varefter tåget får tagas in enl § 52:2 a).

§ 70. Huvudsignal visar ej "kör"

När tåg passerat *blocksignal* som ej visat "kör" får sth vara 40 km/h, dock skall tåget — liksom tidigare — kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas.

§ 71. Linjeblockering ur bruk

Eftersom möte på station, varifrån tåg skall gå in på sträcka försedd med linjeblockering, ej anges i tdt och på tågordning, måste tågens ordningsföljd på den sträcka där linjeblockeringen är ur bruk bestämmas på annat sätt. Detsamma gäller hur förares möteskontroll skall ske. Tl skall därför enl de nya föreskrifterna på S14 genom uppräknig i tidsföljd bestämma

tågens ordningsföljd på den sträcka som S14 omfattar. Förare på tåg skall på den gränsstation varifrån tåget går in på sträcka där linjeblockeringen tagits ur bruk kontrollera möte med *ett* tåg, nämligen det som närmast före gått i motsatt riktning dit. Detta system för att bestämma tågs ordningsföljd och göra möteskontroll överensstämmer i stort med de föreskrifter som gäller vid enkelspårdrift på dubbelspår på sträcka utan linjeblockering. Det bör dock observeras att i sistnämnda fall uppräkningsningen alltid skall göras på S7.

Även på sträcka med fjb skall order enl S14 utfärdas av *tl*.

Order till tåg och vut att linjeblockeringen åter tagits i bruk ges alltid på S11, oavsett om ordern avser hela den sträcka som angivits på S14 eller endast del därav.

§ 72. Klarering av ankommande tåg

Vill tkl att tåg skall stanna före U-tavla som gäller för tåget eller före annan plats där tåget normalt brukar stanna, skall han visa "sakta" och därefter rörlig stoppsignal. "Sakta" besvaras av föraren med "uppfattat".

Finner tkl att fast uppehåll är obehövt får han ge "avgång" utan att dessförinnan ha visat "stopp".

§ 81. Enkelspårdrift på dubbelspår

Enkelspårstabellerna i tdtboken har slopats, varför tågens ordningsföljd alltid skall bestämmas genom uppräkningsning av tågen i tidsföljd.

Enkelspårdrift får ej anordnas "tills vidare".

Föreskrifterna i SJM 349/78 om parallelldrift på sträcka utan fjb men med linjeblockering har inarbetats.

§ 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

Föreskrifterna i SJM 725/77 har inarbetats.

Vid olycka med allvarliga personskador är det angeläget att samhällets räddningstjänst (ambulanser, sjukvårdspersonal m fl) snabbt larmas. Föraren bör i sådana fall — sedan signalering på bredvidliggande spår skett

— göra en *förhandsanmälan* till tkl/fjtkl och först därefter fylla i S13 och begära hjälpfordon.

§ 85. Åtgärder vid fara

Åtgärder när förare på tåg (förare och tsm på vut) upptäcker hinder på bredvidliggande tågspår på *ffst* ändrade.

Bilaga 2. Transportvillkor för vissa specialfordon

Vissa ba arbetsmaskiner får på villkor som intagits i denna bilaga (mom 20) transporteras i tåg.

Blanketter

Redogörelse över de väsentligaste ändringarna i fråga om S-blanketter m fl lämnas i ett SJM.

Tas i december 1978

Innehållsförteckning

Sida

7		Anvisningar m m
9	§ 1.	Begreppsförklaringar
17	§ 2.	Tillåtna signalmedel och signaler. Föreskrifternas tillämpning m m
18	§ 3.	Signalmedel och signaler på linjen och på stationer
50	§ 4.	Ljudsignaler
54	§ 5.	Signaler på tåg
56	§ 6.	Signaler på dragfordon vid växling
57	§ 7.	Signaler på vagnuttagning och småfordon
58	§ 8.	Tillsyn av signalmedel m m
58	§ 9.	Tydlig signalgivning
58	§ 10.	Signals åttlydnad
59	§ 11.	Ordergivning om signalmedel
61	§ 12.	Manuell kortslutning av spårledning
61	§ 13.	Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station
	§ 14—20.	(Reservnummer)
62	§ 21.	Samtal
63	§ 22.	Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m
	§ 23.	(Reservnummer)
63	§ 24.	Sidospår och växlar på linjen. Rörlig bro
63	§ 25.	Upplag av lösa föremål
64	§ 26.	Skydd vid vägkorsning. Vägvak. Säkerhetsanordning eller signal mot banan fungerar ej
66	§ 27.	Spår ofarbart eller i försvagat skick
68	§ 28.	Hastighetsnedsättning
69	§ 29.	A-arbete
73	§ 30.	Frånkoppling av kontaktledningen

Sida

- 75 § 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav
- 78 § 32. A-fordonsfärd
- 82 § 33. B-fordonsfärd
- 84 § 34. C-fordonsfärd
- 86 § 35. Underrättelser till banpersonal och vägvakter
- 90 § 36. Vagnuttagning
- 98 § 37. Växling
- 101 § 38. Tillfällig tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande
- 103 § 39. Order om påskjutning
- 104 § 40. Villkor för fordons framförande på SJ
- 105 § 41. Bromsföreskrifter för tåg
- 106 § 42. Tågs storlek
- 107 § 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag
- 113 § 44. Tågs bemanning
- 114 § 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov
- § 46. (Reservnummer)
- 116 § 47. Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnnycklar
- 118 § 48. Bevakade och obevakade stationer
- 122 § 49. Order till tåg och vagnuttagning
- 124 § 50. Spår för tåg på station
- 125 § 51. Manövrering av huvudsignal m m
- 127 § 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas
- 129 § 53. Försignal är felaktig
- 130 § 54. Tågvägsklargöring
- 130 § 55. Tågvägsinspektion
- § 56. (Reservnummer)
- 131 § 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Sida

- 131 § 58. Skydd för allmänheten på trafikplats
- 133 § 59. Tåganmälan
- 136 § 60. Hinderanmälan och spärrning
§ 61—62. (Reservnummer)
- 138 § 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång
- 138 § 64. Avgångs- och ankomsttid
- 139 § 65. Avgångssignal
- 141 § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas
§ 67. (Reservnummer)
- 142 § 68. Tågs hastighet
- 144 § 69. Åtgärder under tågs gång
- 146 § 70. Huvudsignal visar ej "kör"
- 150 § 71. Linjeblockering ur bruk
- 153 § 72. Klarering av ankommande tåg
- 155 § 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll
- 156 § 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg
med behovsuppehåll
§ 75. (Reservnummer)
- 158a § 76. Rapportering av tågförsening m m
- 159 § 77. Mötesändring
- 162 § 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte
- 163 § 79. Nytt möte
§ 80. (Reservnummer)
- 164 § 81. Enkelspårsdrift på dubbelspår
§ 82. (Reservnummer)
- 167 § 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på
linjen
- 170 § 84. Backning av tåg på linjen
- 171 § 85. Åtgärder vid fara

- Bilaga 1. Transportvillkor för overksamma dragfordon
- Bilaga 2. Transportvillkor för vissa specialfordon
- Bilaga 3. Kompletterande föreskrifter för sträckor med fjb
- Bilaga 4. ATC-föreskrifter
- Bilaga 5. Kunskapsfordringar
- Bilaga 6. Sakregister till são och säok





Anvisningar m m

1. I ändringstryck är de föreskrifter som är nya eller ändrade i sak betecknade med ett streck i yttre marginalen.

2. S-blanketter är betecknade med endast S1, S 2 etc.

3. Med uttrycket "sträcka med linjeblockering" avses sträcka med linjeblockering *i bruk*; med "sträcka utan linjeblockering" avses dels sträcka där linjeblockering *saknas*, dels sträcka där linjeblockeringen är *ur bruk*.

4. Uttrycken "främsta fordonet", "sista fordonet", "nästa signal", "nästa station" o d räknas i färdriktningen.

5. I §3 innebär  på signalmedel fast sken och  blinkande sken.

6. Med undantag för § 3 avses med "kör" från huvudsignal även "kör 40" och "kör 70".

7. Följande förkortningar, som ej förekommer i vanligt språkbruk, användes dels för grund- och böjningsformer, dels i sammansatta ord:

bdc bandistriktchef
boc banområdeschef
cba chefen för banavdelningen
cma chefen för maskinavdelningen
CSJ chefen för statens järnvägar
cta chefen för trafikavdelningen
cto chef för trafikområde
E på särskild order (extratåg)
eloc elområdeschef
fjb fjärrblockering
fjst fjärrmanövrerad station
fjtkl fjärrtågklarare
IF Interna Föreskrifter
kvo kvarhållningsorder
lc lokal chef
lstc lokstationschef

R	dag med reducerad trafik	
RF	Regionföreskrifter	
sioc	signalområdeschef	
SJF	SJ Föreskrifter	
sth	största tillåten hastighet	☾
são	säkerhetsordning	
säok	kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen	
säpl	säkerhetsplan	
tam	tåganmälan	☾
tas	centrala trafikavdelningens säkerhetssektion	
tbfh	tågbefälhavare	
tdc	trafikdistriktschef	
tdt	tidtabell	
teloc	teleområdeschef	
tkl	tågklarare	
tl	tågledare	
tpl	trafikplats	
tsm	tillsyningsman	
vko	veckoorder	
vut	vagnuttagning	

☾

☾

☾

§ 1. Begreppsförklaringar

1. **A-arbete** = sådant arbete som *antingen* kan hindra rörelse med tågfordon över arbetsplatsen (dock ej om hindret består endast i att kontaktledningen frånkopplats)

eller är av den art att arbetsplatsen skall vara avstängd från rörelse med tågfordon på grund av riskerna för den arbetande personalen.

2. **Banans sth** = den största hastighet som gäller på viss sträcka enl uppgift i linjeboken.

3. **Behovsuppehåll** = tåguppehåll som enl tdt, S11 eller vko skall göras endast vid behov.

4. **Bromstal** = det tal som anger bromsvikten i procent av tågvikten.

5. **Bromsvikt** = det i ton uttryckta tal som anger bromsverkan hos fordon.

6. **Dragfordon** = gemensam benämning på lok och motorvagn.

a) *Lok* = dragfordon utan utrymme för resande, gods eller post (ellok, diesellok, lokomotor och ånglok).

Anm 1. Med *koppellok* avses det bakre (de bakre) av flera förarbemannade, dragande lok.

b) *Motorvagn* = dragfordon med utrymme för resande, gods eller post.

Anm 2. Som motorvagnar räknas även revisionsmotorvagn, plogmotorvagn och verkstadsmotorvagn.

7. **Driftvakt**, se SJF 055.

8. **Dubbelspårsbegrepp**

a) *Dubbelspår* = två tågspår på linjen där dubbelspårsdrift normalt äger rum.

b) *Dubbelspårsdrift* = tågrörelse på två tågspår på linjen när det ena spåret

§1

användes för tåg i endast den ena riktningen och det andra spåret för tåg i endast den andra riktningen. Tågen går på vänsterspår.

c) *Enkelspårsdrift på dubbelspår*, i såo benämnt endast enkelspårsdrift = tågrörelse på dubbelspår, när det ena spåret användes för tåg i båda riktningarna.

Anm. På vissa villkor kan enkelspårsdrift anordnas samtidigt som det andra spåret är upplåtet för tågrörelse. Detta benämnes "*paralleldrift*."

d) *Nedspår* = det spår som vid dubbelspårsdrift användes för tåg med udda nummer.

e) *Uppspår* = det spår som vid dubbelspårsdrift användes för tåg med jämna nummer.

f) *Vänsterspår* = det vänstra spåret i färdriktningen.

g) *Högerspår* = det högra spåret i färdriktningen.

9. Fast uppehåll = tåguppehåll som enl tdt, S11 eller vko skall göras, oavsett om uppehåll behövs eller ej.

10. Fjärrblockeringsbegrepp

a) *Fjärrblockering (fjb)* = sådan anordning på sträcka med linjeblockering som bl a möjliggör att ställverk på stationer manövreras av fjtkl från en gemensam central (fjbcentral).

b) *Fjärrblockeringssträcka (fjbsträcka)* = sträcka — inkl fjst — som är försedd med fjb; fjbsträckan begränsas på vardera sidan av närmast belägna station där tk1 tjänstgör.

c) *Fjärrmanövrerad station (fjst)* = station vars ställverk manövreras av fjtkl från fjbcentralen. Manövreringen kan i undantagsfall ske genom order från fjtkl till ställverksvakt på stationen ("stationsmanövrering").

d) *Fjärrtågklarare (fjtkl)* = den som leder och övervakar tågrörelsen m m på fjbsträcka och från fjbcentralen manövrerar fjst ställverk.

11. **Fordon**, se tågfordon.

12. **Förare** = förare på dragfordon — dock ej koppelok — eller förare på tågfordon varifrån dragfordon manövreras.

13. **Genomfartståg vid viss tpl** = tåg som ej har behovsuppehåll eller fast uppehåll där.

14. **Kontrollstation** = station som skall kontrollera ordergivning till tåg. Kontrollstation är

i fråga om order som gäller på annan bevakad station än fjst: den station där ordern skall tillämpas,

i fråga om order som gäller på linjen eller på fjst: den station där tkl tjänstgör och som senast beröres av tåget, innan ordern skall tillämpas.

15. Linjeblockeringsbegrepp

a) *Linjeblockering* = anordning på linjen varigenom tågfordon genom egen inverkan förhindrar att huvudsignal visar "kör" till den blocksträcka där tågfordonet finns.

b) *Blocksignal* = sådan huvudsignal på sträcka med linjeblockering som alltid fungerar automatiskt.

c) *Blocksträcka* = sådan del av tågspår på linjen som begränsas åt ena hållet av blocksignal och åt andra hållet av blocksignal eller annan huvudsignal.

16. **Linjebok** = sammanställning av sådana uppgifter som i första hand tåg- och banpersonal behöver känna till, såsom förteckning ("linjebeskrivning") över tpl, vissa signalinrättningar, hastighetsnedsättningar m m samt uppgifter om lutningsförhållanden, vagnviktstabeller, lokala föreskrifter för växling, undantag från såo m m.

17. **Linjen** = banan utanför de bevakade stationernas gränser.

18. **Lutningsförhållande** = den höjdskillnad i meter som finns mellan två punkter på 1 000 m avstånd från varandra.

81

19. Låsning och förregling

a) *Låst växel* = växel som är låst med låsanordning i ställverk, kontrollås eller hänglås.

Anm 1. Växel anses vara låst även när den kan läggas om endast från ställverk och detta är bemannat eller när vakt är så placerad, att han kan förhindra omläggning.

b) *Förreglad växel* = växel som ej kan läggas om, därför att "kör" visas från en huvudsignal som står i förbindelse med växeln.

Anm 2. Förreglingen upphäves, när signalen ställs till "stopp". Ingår växeln i tågväglåsning, anses dock förreglingen kvarstå, tills tågväglåsningen upphävs.

c) *Tågväglåsning* = låsning i rätt läge av alla växlar som hör till tågvägen. Låsningen göres med tågväglås, tågvägsspärr eller elektrisk tågväglåsning.

Vad i detta mom sagts om växel gäller även spårspärr och rörlig bro.

20. Möte, se tågmöte.

21. Normalläge för växel eller spårspärr = på förhand bestämt läge som växeln (spårspärren) normalt skall intaga.

22. Ordergivningsstation = i RF angiven station för ordergivning enl såo till tåg.

23. Pålok = lok som ej är kopplat till tåg men som skjuter på detta från bevakad station ut på linjen.

Anm. Med *återgående pålok* avses pålok som återgår på *del av* stationssträcka.

24. Resande = alla personer på tåg utom järnvägs-, post- och tullpersonal som tjänstgör på tåget. Till resande räknas ej heller personal för resandeservice (tågservering, tidningsförsäljning o d) samt personer som medföljer tåg för tillsyn av djur, gods eller tågfordon.

25. (Reservnummer)

26. Sidospår = spår som normalt ej är avsett för tågrörelse.

27. **Skyddsväxel** = växel som kan hindra tågfordon att komma in i visst tågspår.

28. **Slutväxel** = växel till vars hinderpåle eller motsvarande punkt tåg längst kan gå utan att stänga av tågväg till annat tågspår.

29. **Småfordon** = dressiner, trallor, arbetsmaskiner m m som är rälsgående men ej avsedda att framföras i tåg eller vut. Småfordonen indelas i:

a) *A-fordon* = annat småfordon än B- eller C-fordon.

b) *B-fordon* = motordrivet småfordon som har en totalvikt av högst 4 ton; alla personer på B-fordon skall ha direkt utsikt framåt och möjlighet att *genast* hoppa av.

c) *C-fordon* = ej motordrivet småfordon som *genast* kan avlägsnas från spår av *en* man.

Anm. Följande småfordon skall alltid framföras som A-fordon:

- småfordon, lastat med explosiv eller brandfarlig vara,
- motordrivet småfordon — oavsett vikten — som framföres på sträcka med fjb,
- småfordon som på sträcka utan fjb framföres under tid utanför banpersonalens ordinarie arbetstid; gäller även 06.00—18.00 sådan dag som i trafikkalendern betecknas med "R" men som infaller på veckodag då banpersonalen har full arbetsdag.

30. **Stationsgräns** = punkt på banan omedelbart utanför stations yttersta infartssignal.

31. **Stationssträcka** = sträckan från en bevakad stations gräns till nästa bevakade stations gräns.

32. **Tidtabell**, se tjänstetidtabell.


33. **Tillsyningsman (tsm)** = den som vid vut och A-arbete ansvarar för åtgärder enl såo.

Anm. Tsm kan i undantagsfall finnas även vid A-fordonsfärd.


34. **Tjänstetidtabell**, i såo benämnd endast tidtabell (tdt) = sammanställning av de uppgifter enl vilka ett tåg skall framföras.

§ 1

35. Trafikkalender = uppgift på de dagar då den normala veckodagstrafiken frångås.

36. Trafikplats (tpl) = gemensam benämning på station, lastplats och hållplats. 

a) *Station* = plats med huvudsignal där spår avsett för tågmöte eller förbigång finns.

Station där tkl arbetsuppgifter övertagits av fjtkl benämnes *fjärmanövrerad station (fjst)*. 


Anm 1. En fjst anses vara bevakad. Annan station är bevakad, när tkl är i tjänst där, eljest obevakad.


b) *Lastplats* = plats på linjen med sidospår.


c) *Hållplats* = plats på linjen utan sidospår och avsedd för resandes av- eller påstigning.

Anm 2. Hållplats kan efter beslut av cta i undantagsfall finnas även inom en stations gränser.

37. Tåg = tågfordon som framföres enl tdt. Tågen indelas i *ordinarie tåg* som utan särskild order går enl tdtboken och *extratåg* som på särskild order går enl tdtboken eller S4.

38. Tåganmälan (tam) = anmälan för att förhindra att flera tåg samtidigt finns på samma tågspår och samma stationssträcka. 

39. Tågbefälhavare (tbfh) = den av konduktörspersonalen som på tåg ansvarar för åtgärder enl såo. 

40. Tågfordon, i såo benämnt endast fordon = fordon som är avsett att framföras i tåg eller vut. 

41. Tågklarare (tkl) = den som ansvarar för tågs klarering på bevakad station.

42. Tågleddare (tl) = den som anordnar och inställer tåg samt på annan sträcka än fjbsträcka leder och övervakar tågrörelsen.

43. Tågmöte, i são benämnt endast möte = möte på en station mellan två tåg i motsatt riktning. Möte anses föreligga i följande fall:

a) för båda tågen när dessa går på båda sidor om stationen på samma enkelspår men i annan ordningsföljd på ena sidan än på den andra,

b) när båda tågen ej går på båda sidor om stationen på samma enkelspår: endast för det tåg som skall avgå från stationen inom *en* timme efter det att det andra tåget kommit dit från det spår som det förstnämnda tåget skall använda.

Anm. Vid enkelspårdrift på dubbelspår och när linjeblockeringen tages ur bruk på enkelspår gäller särskilda mötesregler som innebär vissa avvikelser från detta mom.

44. Tågspår = spår som är avsett för tågrörelse.

45. Tågvikt = i ton uttryckt vikt av tåg eller vut, dragfordon inräknade.

46. Tågvägar

a) *Tågväg för visst tåg* = det eller de spår eller delar av spår inom en stations gränser som tåget skall använda.

b) *Infartstågväg* = tågväg som tåg skall använda vid infarten. Den har sin slutpunkt vid den av följande anordningar som tåg först kommer till:

— utfarts-, dvärg- eller spårspärrsignal i stoppställning,

— sluttavla,

— hinderpåle till slutväxel eller motsvarande punkt.

När endast främre delen av ett tågspår användes och denna del avslutas med huvudsignal i stoppställning användes begreppet *avkortad tågväg*. Växel belägen omedelbart bortom avkortad tågvägs slutpunkt är ej att betrakta som slutväxel, när tåg tages in på den "oavkortade" tågvägen.

c) *Utfartstågväg* = tågväg som tåg skall använda vid utfarten.

d) *Huvudtågväg* = den vid infarten rakaste tågvägen, om annat ej föreskrivits.

§1

e) *Sidotågväg* = annan tågväg än huvudtågväg.

47. **Vagnuttagning (vut)** = uttagning av tågfordon på tågspår — dock ej endast på bevakad station — på annat sätt än som tåg eller växling.

48. **Veckoorder (vko)** = för varje vecka — från måndag kl 00.00 till söndag kl 24.00 — av tdc upprättad sammanställning av sådana order till tåg som eljest skulle ha givits på S10 eller S11.

49. **Väggorsning** = korsning i samma plan mellan spår och väg eller gata.

50. **Vägvakt** = den som manövrerar bommar vid väggorsning på linjen utan att samtidigt ha annan säkerhetstjänst.

51. **Växling** = rörelse på eller omedelbart utanför tpl för att flytta tågfordon inom tpl eller flyttning av tåg under uppehåll.

§ 2. Tillåtna signalmedel och signaler. Föreskrifternas tillämpning m m

1. Endast de signalmedel och signaler som anges i são eller eljest fastställts av CSJ får användas. De får begagnas endast på det sätt och för det ändamål som är föreskrivet.
2. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle medföra tåg försening.
3. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsåtgärder som gäller i ett visst fall, skall den strängare föreskriften tillämpas.
4. Åtgärd som bedömes ofrånkomlig för att förebygga eller minska överhängande fara får vidtagas, även om den avviker från são.

§ 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Signalinrättningar

Otydlig eller ofullständig signalbild på huvud-, dvärg-, spårspärr-, vägkorsnings- eller brosignal eller utebliven signal från dessa signalmedel anses som "stopp" för de rörelser som signalmedlet gäller för.

1. Huvudsignaler

Huvudsignal anger vilken hastighet som får hållas fram till nästa huvudsignal. På station där huvudsignal (utfarts- eller blocksignal) ej finns vid stationsgränsen gäller dock restriktiv hastighet endast fram till denna.

På varje station skall finnas huvudsignal som gäller för tågs infart (=infartssignal).

Huvudsignal, gällande för tågs utfart från station (= *utfartssignal*), skall finnas i minst följande utsträckning:

på fjst: utfartssignal — placerad framför utfartsväxlarna — skall finnas för varje utfartstågväg,

på annan station än fjst: för huvudtågväg, varifrån tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering, skall utfartssignal finnas framför utfartsväxlarna.

Anm. 1. På dubbelspår finns stationer — såväl fjst som annan station — med växlar enbart avsedda för övergång från nedspår till uppspår eller tvärtom. Sådan station har ej utfartssignal, och infartssignalen kan i regel ej visa "kör" eller "kör 40 (70)", förrän blocksignalen vid stationsgränsen visar "kör".

Huvudsignal skall i regel placeras till vänster om tågspåret. Huvudsignal som gäller för högerspår skall dock i regel placeras till höger om detta.

Av huvudsignaler finns tre typer: huvudljussignal, huvuddvärgsignal och semafor.

Huvudsignal gäller för tåg och vut.

Anm. 2. Huvudsignal som ej tändes automatiskt skall vara tänd minst 15 min innan tåg tidigast kan väntas. Semafor behöver dock vara tänd endast när nattsignaler användes.

Huvudljussignal



Fig 1 a

Betydelse: "stopp".



Fig 1 b

Betydelse: "kör 40" ("kör 30" på smalspår).



Fig 1 c

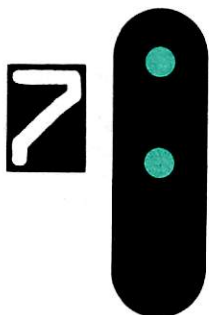


Fig 1 d

Betydelse: "kör 70".






Fig 1 e

Betydelse: "kör".

§3

Huvuddvärgsignal

Huvuddvärgsignal får i regel användas endast som *utfartssignal*. Betr förutsättningarna härför, se säok.

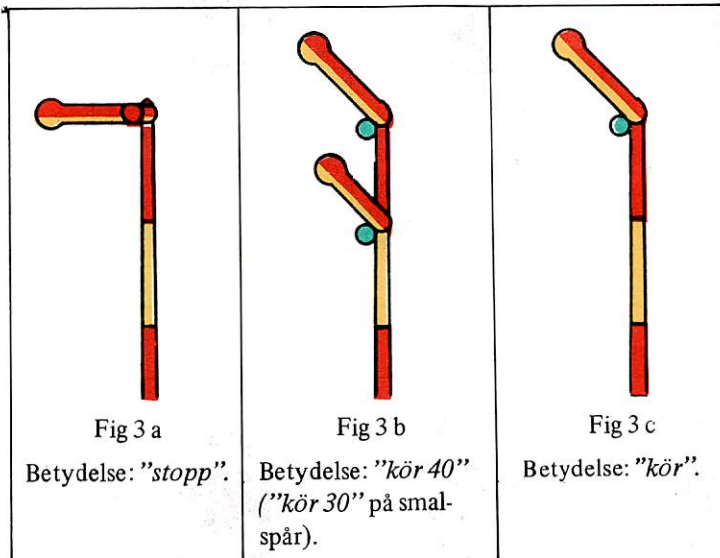
		
<p>Fig 2 a</p>	<p>Fig 2 b</p>	<p>Fig 2 c</p>
<p>Betydelse: "stopp".</p> <p>(Samtidigt som signalen visar "stopp" för tåg och vut, visar de vita skenen signalbilder enl fig 6 a-d för växling, A- och B-fordon.)</p>	<p>Betydelse: "kör 40".</p> <p>Om nästa huvudsignal visar "stopp" är det gröna skenet i stället <i>blinkande</i>.</p>	<p>Betydelse: "kör".</p> <p>Om nästa huvudsignal visar "stopp", "kör 40" eller "kör 70", är det gröna skenet i stället <i>blinkande</i>.</p>

Anm 3. Blinkande grönt sken i huvuddvärgsignal lämnar visserligen upplysning om att närmast efterföljande huvudsignal visar en i förhållande till huvuddvärgsignalen restriktiv signalbild men är ej att betrakta som försignal i egentlig mening. Avståndet till nästa huvudsignal — som dock aldrig får understiga 200 m — är sålunda i regel väsentligt kortare än normalt försignalavstånd. Av denna anledning användes huvuddvärgsignal i vissa fall även som komplement till huvudljussignal och är då placerad i omedelbar anslutning till denna.

Semafor

Dagsignal: signal med endast vinge (vingar).

Nattsignal: signal med såväl vinge (vingar) som sken.



2. Försignaler

Försignal anger vilken signalbild som visas på närmast efterföljande huvudsignal.

Försignal skall finnas i minst sådan utsträckning att försignalering erhålles, när den sth som gäller framför huvudsignalen skall minskas med mer än 40 km/h.

Anm. På sträcka där banans sth är högst 80 km/h behöver försignal till utfartssignal ej finnas och ej heller försignal till infartssignal, om infartssignalen vid klar sikt kan ses på försignalavstånd.




Försignal kan vara fristående eller kombinerad med huvudljussignal, varvid bakgrundsskärmen är gemensam.

Fristående försignal skall placeras till vänster om tågspåret. Sådan signal som gäller för högerspår skall dock placeras till höger om detta.




Försignal gäller för tåg och vut.

§3

Fristående försignal

 <p data-bbox="210 539 284 564">Fig 4 a</p> <p data-bbox="172 580 322 635">Betydelse: "vänta stopp".</p>	 <p data-bbox="468 539 542 564">Fig 4 b</p> <p data-bbox="385 580 624 660">Betydelse: "vänta 40" ("vänta 30" på smal-spår).</p>	 <p data-bbox="725 539 799 564">Fig 4 c</p> <p data-bbox="698 580 826 635">Betydelse: "vänta kör".</p>
---	--	---

Försignal kombinerad med huvudsignal





 <p data-bbox="210 1107 284 1133">Fig 5 a</p> <p data-bbox="127 1149 367 1203">Betydelse: "kör" och "vänta stopp".</p>	 <p data-bbox="468 1107 542 1133">Fig 5 b</p> <p data-bbox="378 1149 618 1251">Betydelse: "kör" och "vänta 40" ("kör och "vänta 30" på smal-spår).</p>	 <p data-bbox="725 1107 799 1133">Fig 5 c</p> <p data-bbox="636 1149 875 1203">Betydelse: "kör" och "vänta kör".</p>
--	--	--

3. Dvärgsignal

Dvärgsignal skall i regel placeras till vänster om spåret.

När dvärgsignal på station ej är placerad enl regeln, skall på signalen finnas en pil som anger för vilket spår signalen gäller.

Dvärgsignal gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

 <p>Fig 6 a</p> <p>Betydelse: "stopp".</p>	 <p>Fig 6 b</p> <p>Betydelse: "rörelse tillåten".</p>
 <p>Fig 6 c</p> <p>Betydelse: "rörelse tillåten – fordon finns dock på signalsträckan".</p>	 <p>Fig 6 d</p> <p>Betydelse: "rörelse tillåten – fordon kan dock finnas bortom signalen; växelläget måste kontrolleras".</p>

4. Spårspärrsignaler

Spårspärrsignal kan finnas vid bl a spårspärrar och stoppbockar.

Det svarta strecket skall vara horisontellt, när signalen gäller för det närmaste spåret på båda sidor och eljest luta mot det spår eller den spårgrupp som signalen gäller för.

Av spårspärrsignaler finns två typer: spårspärrlykta och spårspärrskärm.

Spårspärrsignal gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

Spårspärrlykta



Fig 7 a

Betydelse: "stopp".

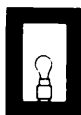


Fig 7 b

Betydelse: "rörelse tillåten".

Spårspärrskärm

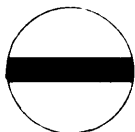


Fig 8 a

Betydelse: "stopp".



Fig 8 b

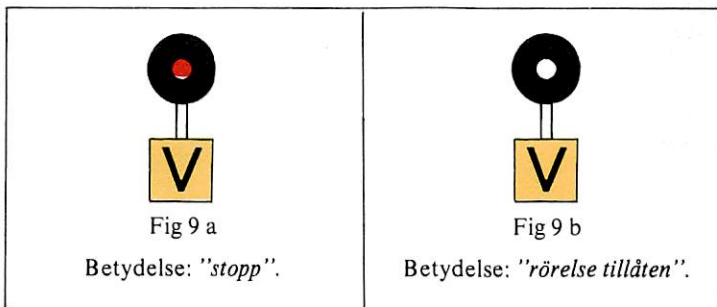
Betydelse: "rörelse tillåten".

5. Väggörningssignal = "V-signal"

V-signal skall finnas vid väggörning med säkerhetsanordning.

På dubbelspår skall antingen en V-signal placeras på utsidan av varje tågspår eller en gemensam V-signal placeras mellan tågspåren.

V-signal gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.



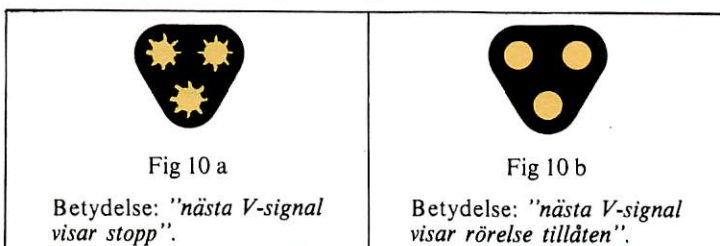
6. Väggörningsförsignal = "V-försignal"

V-försignal skall finnas framför väggörning med manuellt manövrerad säkerhetsanordning eller med automatisk helbomsanläggning; i båda fallen dock endast om sken från V-signalen vid klar sikt ej kan ses på försignalavstånd. V-försignal behövs ej, när beroende finns mellan säkerhetsanordningen vid väggörningen och en huvudsignal eller när hastigheten vid väggörningen är högst 40 km/h.

V-försignal skall i regel placeras till vänster om spåret. V-försignal som gäller för högerspår skall dock i regel placeras till höger om detta.

Uppgift kan finnas på signalen att den gäller flera väggörningar eller endast visst tågspår.

V-försignal gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

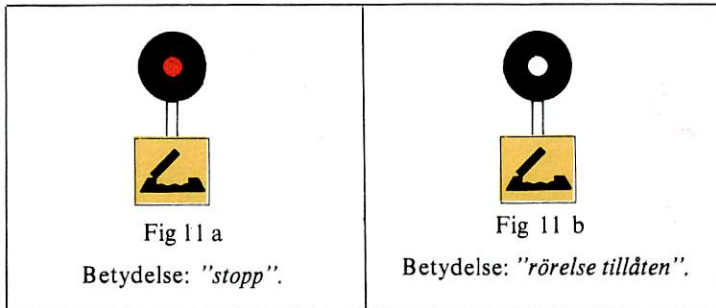


83

7. Brosignal

Brosignal skall finnas framför rörlig bro. På dubbelspår skall en brosignal placeras på utsidan av varje tågspår. Brosignal försignaleras ej.

Brosignal gäller för tåg, växling, vut och småfordon.



8. A-signal

A-signal gäller för tåg.



9. Stopplykta

Stopplykta kan visa rött fast sken eller vara släckt.

- Stopplykta skall finnas framför plats med skredvarningsanläggning för att ange skred eller sättning i banvallen; på försignalavstånd framför stopplyktan finns en varningssignal som visar gult blinkande sken, när stopplyktan visar rött sken, och annars är släckt.
- Dessutom kan stopplykta finnas:

- vid yttre änden av tågväg för att ange att infart till tågvägen är medgiven från motsatta hållet,
- vid andra platser enl CSJ beslut.

Stopplykta skall placeras till vänster om tågspåret. Stopplykta som gäller för högerspår skall dock placeras till höger om detta.

Stopplykta gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

Betydelse av rött sken: "*stopp*".

10. "Klart för avgång"-signal

"Klart för avgång"-signal kan visa gult fast sken eller vara släckt.




Signalen användes av tbfh för signalering till tkl.

Betydelse av gult sken: "*klart för avgång*".

§3

11. Bromsprovssignal

Bromsprovssignal användes för signalering till förare.

 <p>Fig 13 a</p> <p>Skenet är fast. Betydelse: "bromsa".</p>	 <p>Fig 13 b</p> <p>Skenet är fast. Betydelse: "lossa".</p>	 <p>Fig 13 c</p> <p>Skenet är fast. Betydelse: "bromsprov et klart".</p>
---	--	---

12. M-signal



Signalen användes av tkf för signalering till förare.

 <p>Fig 14</p> <p>Skenet är blinkande. Betydelse: "mötande tåg har kommit in".</p>





13. Rangesignal

Rangesignal användes för signalering till föraren vid växling.

 <p>Fig 15 a</p> <p>Betydelse: "stopp".</p>	 <p>Fig 15 b</p> <p>Skenet är fast. Betydelse: "framåt".</p>	 <p>Fig 15 c</p> <p>Skenet är fast. Betydelse: "back".</p>
--	---	---

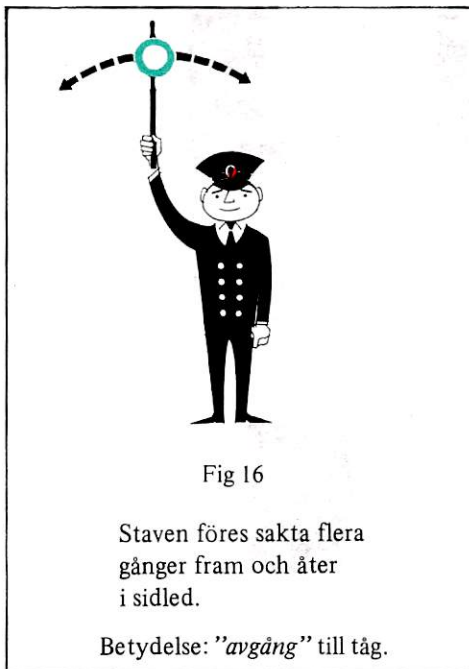
 <p>Fig 15 d</p>	 <p>Fig 15 e</p>
---	---

För att ange att hastigheten skall minskas eller ökas visas "pil" enl fig 15 d resp 15 e växelvis med "F" eller "B".

Betydelse: av F/  : "framåt; minska hastigheten",
 av B/  : "back; minska hastigheten",
 av F/  : "framåt; öka hastigheten",
 av B/  : "back; öka hastigheten".

Signalredskap

14. Signalstav (dagsignal)

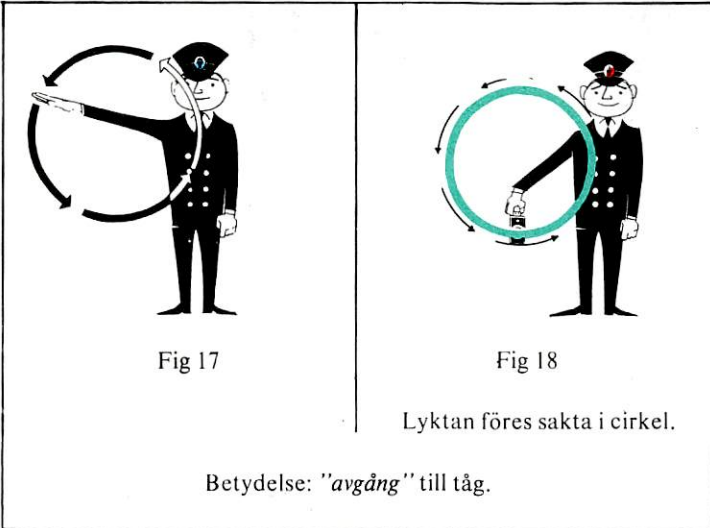


Anm. En röd skärm, *påminnelsekärm*, skall sättas på signalstaven i vissa fall, när "avgång" ej får ges.

15. Signalgivarens armar (dagsignal) och handsignallykta (nattsignal)

Signalerna enl detta mom, dock ej "avgång", får ges muntligt; endast "bromsa" och "lossa" får ges i högtalare.

a) "Avgång"

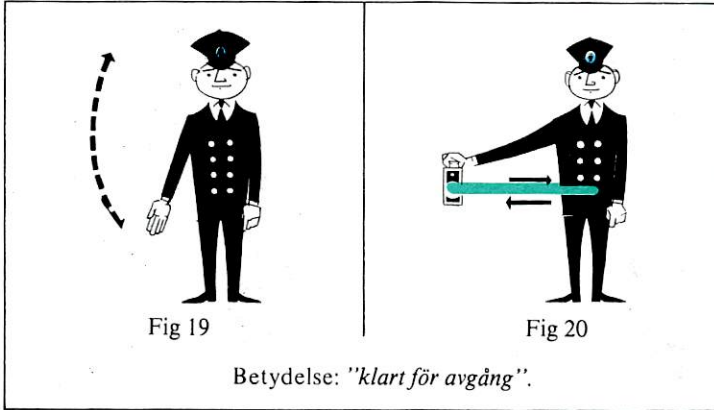


Anm. En röd skärm, *påminnelsekärm*, skall sättas på handsignallyktan i vissa fall, när "avgång" ej får ges.

83

b) "Klart för avgång"

"Klart för avgång" ges, förutom i de fall som särskilt anges i såo, av tkl för att svara på sådan signal eller för att fråga, om tåget är klart för avgång.



c) "Klart"

"Klart" användes bl a för att ange att visst åliggande är utfört eller för att fråga härom.

På station där både bromsprov och vagnsyning skall utföras får besked att provet eller syningen gjorts ej lämnas genom "klart", förrän båda avslutats.



d) "Stopp"



Fig 22

Armarna föres flera gånger fram och åter i sidled.



Fig 23

"Stillahållen stoppsignal".

Betydelse: "stopp".



Fig 24

Armen föres flera gånger fram och åter i sidled.



Fig 25

Lyktan föres flera gånger upp och ned.
"Rörlig stoppsignal"

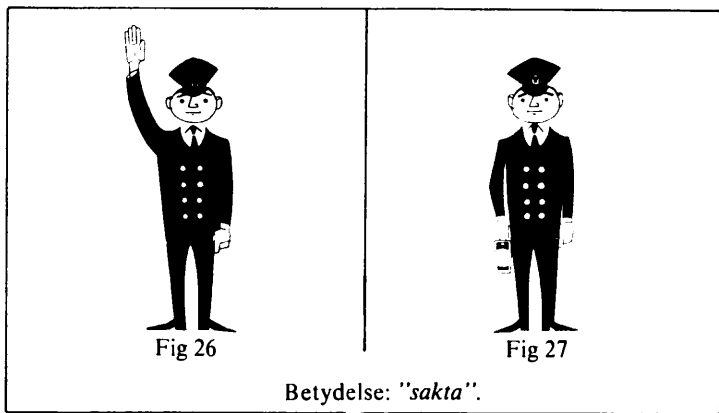
Anm. Skenet kan även vara vitt.

Betydelse: "stopp".

§3

e) "Sakta"

När "sakta" visas till växling, vut och småfordon innebär signalen att hastigheten skall minskas, så länge signalen visas. När signaleringen upphört, skall hastigheten vara oförändrad, tills nästa signal ges.



Om hastigheten skall vara låg redan från början, ges följande signaler:
 "sakta framåt" = först "sakta" och sedan "framåt",
 "sakta back" enl nedan.

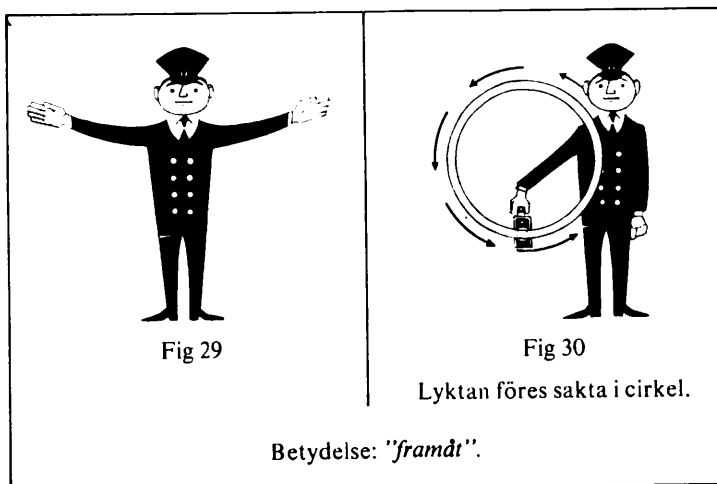


f) "Framåt"

"Framåt" innebär att dragfordonet skall *draga* fordon. Är dragfordon ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändarna, skall dragfordonet gå åt det håll varåt dess framände är riktad.

Motorvagnssätt med fasta slutsignallykter skall gå åt det håll varåt dess framände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.



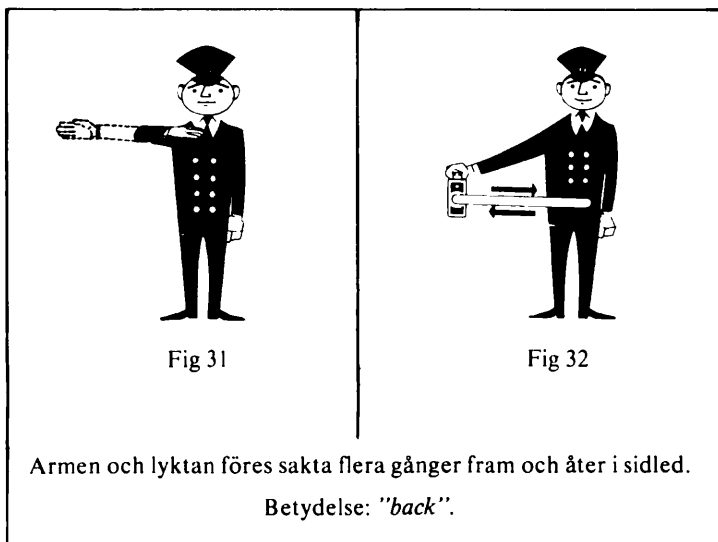
§3

g) "Back"

"Back" innebär att dragfordonet skall *skjuta* fordon. Är dragfordon ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändarna, skall dragfordonet gå åt det håll varåt dess bakände är riktad.

Motorvagnssätt med fasta slutsignallykter skall gå åt det håll varåt dess bakände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.



h) "Kopplet"

"Kopplet" innebär att buffertarna skall tryckas ihop för sammankoppling eller isärkoppling av fordon.



Fig 33

Armarna föres flera gånger mot varandra och händerna slås samman.

Betydelse: "kopplet".

Omväxlande grönt och vitt sken från handsignallykta, upprepat flera gånger.

i) "Skjuts"

"Skjuts" innebär att dragfordonet hastigt skall skjuta fordon av vilka ett eller flera är avkopplade.

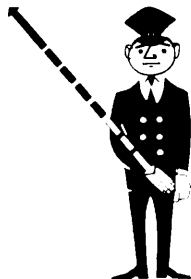


Fig 34

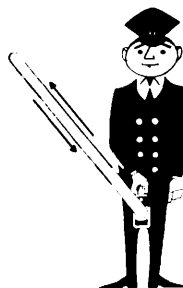



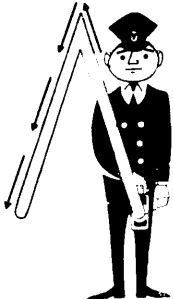
Fig 35

Armen och lyktan föres hastigt snett uppåt och åter.

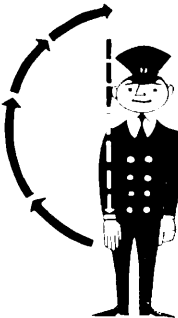
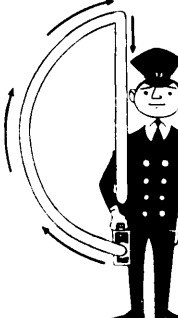
Betydelse: "skjuts".

83


j) "Lägg om växeln"

 <p data-bbox="292 619 359 646">Fig 36</p>	 <p data-bbox="701 619 768 646">Fig 37</p>
<p data-bbox="140 671 899 746">Armen och lyktan föres sakta och hålles kvar några sekunder i slutläget. Rörelsen nedåt skall vara riktad mot den växel som avses. Signalgivaren skall stå vid växeln.</p> <p data-bbox="367 762 664 790">Betydelse: "lägg om växeln".</p>	

k) "Bromsa"

 <p data-bbox="303 1249 370 1276">Fig 38</p>	 <p data-bbox="701 1249 768 1276">Fig 39</p>
<p data-bbox="140 1345 899 1401">Armen och lyktan föres sakta i en halvcirkel utåt och uppåt, hålles sedan stilla ett ögonblick och föres därefter hastigt rätt nedåt.</p> <p data-bbox="232 1417 809 1444">Betydelse: "bromsa" vid provning av tryckluftbromsen.</p>	

1) "Lossa"

 <p data-bbox="291 662 358 694">Fig 40</p> <p data-bbox="162 694 476 774">Armen hålles sträckt uppåt, under det att handen svänges fram och åter i sidled.</p>	<p data-bbox="509 367 845 470">Vitt sken från handsignallykta som hastigt vrides åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder.</p> <p data-bbox="509 486 845 558"><i>Anm.</i> På ficklampa tändes och släcks det vita skenet flera gånger i hastig takt.</p> <p data-bbox="212 790 772 821">Betydelse: "lossa" vid provning av tryckluftbromsen.</p>
---	--

16. Signalflagga, röd (dagsignal)

Betydelse:

utvecklad och hållen stilla (= "stillahållen stoppsignal"): "stopp",

utvecklad och förd flera gånger fram och åter i sidled (= "rörlig stoppsignal"): "stopp".

17. Blinkande frontljus på dragfordon (manövervagnar)

Blinkande sken på främsta fordonet användes av förare som stoppsignal vid hinder på bredvidliggande tågspår på linjen (§ 83:1 och § 85:2).

Betydelse: "stopp".

83

Tavlor

18. Hindertavla

Hindertavla skall placeras i det spår som den gäller för.

Anm. Hindertavlor som fastgöres vid rälen skall placeras inåt spåret.

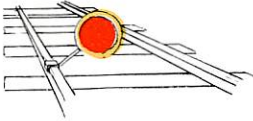


Fig 41

Betydelse: "stopp".

19. Huvudsignaltavla



Fig 42

Betydelse: "stopp" för tåg och vut.

20. Elspärrtavla



Fig 43

Betydelse: "stopp" för fordon med uppfälld strömvtagare.

21. Stoppförbudsmärkning

För att ange början och slutet av sträcka där fordon med uppfälld strömvtagare ej får stanna är kontaktledningsstolparna målade med gula fält.



Fig 44

22. Hastighetstavla

Hastighetstavla anger dels början och slutet av sträcka där hastighetsnedsättning gäller enl § 28, dels punkt där banans sth ändras (§ 68).

Hastighetstavla skall placeras till vänster om spåret. Tavla som gäller för högerspår skall dock placeras till höger om detta.

På begynnelsestavla anges medgiven sth i km/h. På tilläggstavla kan anges att hastighetsnedsättningen gäller endast visst tågslag, tågspår e d.

På tavlan vid nedsättningssträckans slut anges banans sth eller — om ny sträcka med hastighetsnedsättning vidtager — den sth som gäller på denna.



Fig 45 a
Hastighetstavla



Fig 45 b
Hastighetstavla
med tilläggstavla

23. Vågsignaltavla



Fig 46

Betydelse: "sakta" för tåg, växling och vut.





83

24. Växeltavla

Växeltavla anger växelläge.

Anm. Växeltavla kan utgöras av lykta. När nattsignaler användes, skall den vara tänd när tåg, växling eller vut skall gå på det spår som lyktan gäller för.

a) Vid *enkel* växel är signalbilderna följande:

 <p>Fig 47 a</p> <p><i>Motväxel</i> som leder till rakspåret.</p>	 <p>Fig 47 b</p> <p><i>Motväxel</i> som leder till kurvspåret. Pilen anger den sida om rakspåret som växeln leder till.</p>
 <p>Fig 47 c</p> <p><i>Medväxel</i> som leder från rakspåret.</p>	 <p>Fig 47 d</p> <p><i>Medväxel</i> som leder från kurvspåret.</p>

Av två kurvspår avses med "rakspåret" det minst krökta.

b) Vid *dubbel korsningsväxel* anger pilarna i följande signalbilder hur gång genom växeln är möjlig:



Fig 48 a



Fig 48 b



Fig 48 c



Fig 48 d

§3

25. Uppehållstavla = "U-tavla"

U-tavla anger var resandetåg skall stanna på tpl där tåget har trafikutbyte.

U-tavla skall i regel placeras till vänster om eller över tågspåret.

När endast *en* U-tavla finns, skall den vara märkt med bokstaven "U".

När *flera* U-tavlor finns, skall den sista vara märkt med "U" och de övriga med siffror.

Finns flera U-tavlor, skall tåg stanna med främsta delen på plats som framgår av antalet axlar i tåget — verksamt loks axlar dock ej inräknade.

Anm. U-tavla — dock endast enl fig 49 b — kan gälla även för godståg, om detta angivits i tdt.



Fig 49 a



Fig 49 b

26. Sluttavla = "S-tavla"

S-tavla kan finnas för att ange infartstågvägs slutpunkt.

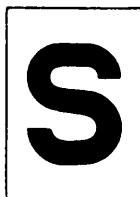


Fig 50

27. Dvärgsignaltavla

Dvärgsignaltavla skall finnas för att ange slutpunkten för sådan signalsträcka bortom dvärgsignal som ej slutar med annan dvärgsignal. Signalsträcka som slutar vid stationsgränsen förses dock ej med dvärgsignaltavla.

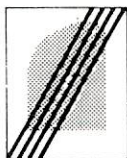


Fig 51

28. Påstigningstavla

Påstigningstavla kan finnas för att ange att tåg med behovsuppehåll skall stanna.



Fig 52

29. Ogiltighetstavla

Ogiltighetstavla skall sättas upp på signalinrättning som ännu ej tagits bruk. Den skall sättas upp även på signalinrättning som tagits ur bruk om detta förhållande ej framgår av annan åtgärd.



Fig 53

30. Orienteringstavla



Fig 54 a

Skall finnas för att orientera förare om hållplats och lastplats (med eller utan huvudsignal). Tavlan skall i regel placeras på försignalavstånd framför hållplatsen resp (första) växel vid lastplatsen.



Fig 54 b

Skall finnas för att orientera förare om huvudsignal som ej har *fristående* försignal.

Tavlan skall dock ej finnas framför utfartssignal och ej heller framför blocksignal som står vid stationsgränsen.

Tavlan placeras på försignalavstånd framför signalen.



Fig 54 c

Skall finnas för att orientera förare om dels vissa hastighetsnedsättningar enl § 28, dels viss ändring av banans sth (§ 68). Tavlan skall i regel placeras ca 1 000 m framför hastighetstavla. Tavlan anger den hastighet som är medgiven från den följande hastighetstavlan.



Fig 54 d

Skall finnas för att orientera förare om vägföring med manuell säkerhetsanordning. Tavla behövs dock ej, när beroende finns mellan säkerhetsanordning och vissa signalinrättningar eller när hastigheten över vägföring är högst 40 km/h. Tavlan skall i regel placeras på försignalavstånd framför vägföringen.

31. Ljudsignaltavla

Ljudsignaltavla anger plats där ”tåg kommer” skall ges enl § 4:1 a.

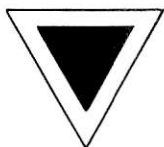


Fig 55 a

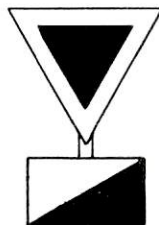


Fig 55 b

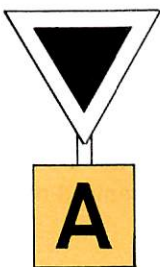


Fig 55 c



Fig 55 d

Kan nedtill vara försedd med tilläggstavla enl fig 55 b.

§3

32. Nedkopplingstavla

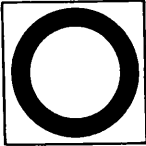


Fig 56 a

Skall finnas för att ange början av sträcka där drivmotorströmmen skall vara frånslagen på fordon med uppfälld strömvtagare. Baksidan av tavlan anger slutet av sådan sträcka.



Fig 56 b

Skall finnas för att ange början av sträcka där drivmotorströmmen skall vara frånslagen på fordon med uppfälld strömvtagare, *om ljuset i tavlan är släckt*. Drivmotorerna får då ej kopplas in, förrän spänningen återkommer.



33. Metertavla

Metertavla med talet 600 eller 700 kan finnas efter en hastighetsnedsättning. Den utmärker den plats där tåg med en längd av 600 resp 700 m har passerat nedsättningssträckan. Cto beslutar efter samråd med boc om uppsättning av metertavla.






Fig 57

34. Märktavla

	
Fig 58 a	Fig 58 b
Skall finnas på infarts- och utfartssignaler; på infartssignal till sådan station som anges i § 3:1, anm I har dock märktavlan svart text på <i>röd</i> i stället för gul botten.	Skall finnas på blocksignal.

Tilläggstavla till märktavla

		
Fig 58 c	Fig 58 d	Fig 58 e
Skall finnas under märktavla på infarts- och utfartssignaler om signalen har försignal kombinerad med huvudsignalen. <i>Anm.</i> Tilläggstavlan användes dock ej på huvuddvärgsignal.	Skall finnas under märktavla på sådan utfarts- eller blocksignal, som förreglar växel på linjen. Tilläggstavlan skall dessutom finnas på huvudsignal vid lastplats.	Skall finnas under märktavla på sådan utfarts- eller blocksignal, som förreglar rörlig bro på linjen. Tilläggstavlan skall dessutom finnas på huvudsignal vid rörlig bro på linjen.

35. Övrigt

För att utmärka den plats där "har mötande tåg kommit in" skall ges enl § 4:3 kan finnas en tavla enl nedanstående fig.



Fig 59

§ 4. Ljudsignaler

1. "Tåg kommer", ■■■ , ges förutom i de fall som särskilt anges i såo:

a) när tåg, vut eller småfordon med motor befinner sig omedelbart framför ljudsignaltavla (fig 55a-d).

Anm. Framför ljudsignaltavla med vit-svart tavla (fig 55b) ges "tåg kommer" endast kl 06.00—22.00.

Efter tavla enl fig 55c ges "tåg kommer" upprepade gånger.

Efter tavla enl fig 55d ges "tåg kommer" även vid en punkt ungefär mitt emellan tavlan och vägkorsningen, och är sikten nedsatt (t ex i dimma, snöyra, kraftigt regn) ges "tåg kommer" upprepade gånger,

b) när tåg befinner sig omedelbart framför orienteringstavla för vägkorsning (fig 54d), om signal från V-försignal eller V-signal ej kan ses. Härvid ges "tåg kommer" upprepade gånger,

c) för att varna personer i spåret eller i farlig närhet därav eller när vägfordon nalkas vägkorsning utan att synas stanna,

d) när tåg på dubbelspår nalkas tåg, som av slutsignalerna att döma framföres i samma riktning på det andra spåret och som synes ha stannat,

e) för att underrätta personal när rörelse, som måst upphöra på grund av att kontaktledningen blivit spänningslös, åter kan fortsätta.

2. "Beredd", ●●● , ges förutom i de fall som särskilt anges i såo:

när tåg stannat framför infartssignal som ej visar "kör" och signaltelefon (radio) saknas.

"Beredd" som ges framför infartssignal innebär att föraren är beredd på *hinder*, när tåget går in på stationen.

3. "Har mötande tåg kommit in", ●● , ges när förare på tåg begär besked från tkl, om mötande tåg kommit in.

4. "Fara", ●●●●●● (upprepade korta), ges:

a) när nödbromsning behövs,

b) när tåg som skall göra uppehåll på annan bevakad station än fjst, ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt,

c) när hjälp behövs på grund av missöde.

5. "Uppfattat", ● , ges förutom i de fall som särskilt anges i såo:

a) för att besvara signal som ej kan eller skall åtlydas genast (om "kontaktledningen spänningslös" ej skall ges enl mom 9),

b) som svar på "avgång", när tåg får passera station.

Anm. I mörker kan "avgång" besvaras genom att hel- eller halvljuset på tågs främsta fordon två gånger ändras till halv- resp helljus och åter.

6. "Lägg om växeln", ●■■■ , ges när växel begäres omlagd.

7. "Samtal önskas", ■■■■ , ges när tåg på grund av någon oregel- mässighet stannat och föraren vill tillkalla tbfh för samtal.

8. "Undersök bromsarna", ■■■■■■ , ges när förare vill tillkalla personal för undersökning av bromsarna.

9. "Kontaktledningen spänningslös", ■■■●● , ges:

a) för att besvara signal, som ej kan åtlydas genast, därför att kontakt- ledningen blivit spänningslös.

b) för att underrätta personal att rörelse måste upphöra, därför att kontaktledningen blivit spänningslös.

10. "Minska hastigheten", ■■■●■■■ , ges för att underrätta förare på koppellok eller pålok att hastigheten skall minskas.

Anm. Underrättelsen kan i stället lämnas genom signal med ena armen sträckt uppåt.

§4

11. "Öka hastigheten", ■■■●, ges:

a) för att underrätta förare på koppellok eller pålok att hastigheten skall ökas.

Anm. Underrättelsen kan i stället lämnas genom signal med ena armen sträckt utåt.

b) för att underrätta förare på pålok att tåget skall sättas igång.

12. Med s k enklängsklocka som finns i vissa motorvagnar ges följande signaler.

a) Av tbfh (biljettgranskare):

"stäng dörrarna" ●,

"ej uppehåll vid nästa tpl", ●●,

"uppehåll vid nästa tpl", ●●●,

"fara", ●●●●●● (upprepade signaler).

b) Av förare:

"samtal önskas", ●●,

"kontrollera dörrarna", ●●●.

§5

§ 5. Signaler på tåg

a) Framåt

På det främsta fordonet i tåg visas som *dag- och nattsignal* vita fasta sken i form av en triangel (fig 1) eller — om övre lyktor saknas — två vita fasta sken i vågrät linje enl fig 1 i § 6.

b) Bakåt

På det sista fordonet i tåg visas

som *dagsignal*: två slutsignaler med gula och röda fält (slutsignalskärmar enl fig 2 eller släckta, flyttbara slutsignallyktor) eller två röda sken, fasta eller blinkande, från fasta slutsignallyktor (fig 3).

som *nattsignal*: två röda sken, fasta eller blinkande, från slutsignallyktor (fasta eller flyttbara).

Anm. På tåg som består av endast ett eller flera lok visas som slutsignal — såväl dag som natt — rött fast sken bakåt från en eller flera lyktor enl fig 2 i § 6.

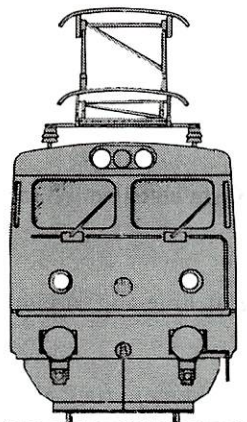


Fig 1

Det övre skenet kan i stället visas från en centralt placerad lykta.

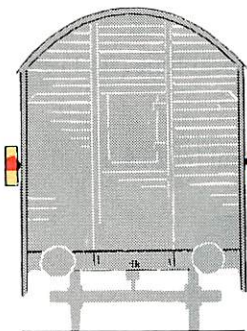


Fig 2

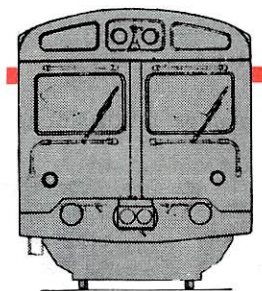


Fig 3

§6

§ 6. Signaler på dragfordon vid växling

Vid växling skall följande signaler visas på dragfordon.

a) På verksamt dragfordon utom motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor dag- och nattsignal:

på dragfordonets *framände*: två vita fasta sken i vågrät linje (fig 1) eller vita fasta sken enl fig 1 i § 5,

på dragfordonets *bakände*: rött fast sken jämte vitt fast sken enl fig 2 eller enbart rött sken.

b) På motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor dag- och nattsignal:

på motorvagnssättets *framände*: två vita fasta sken i vågrät linje (fig 1) eller vita fasta sken enl fig 1 i § 5.

på motorvagnssättets *bakände*: tända slutsignallyktor enl fig 3 i § 5.

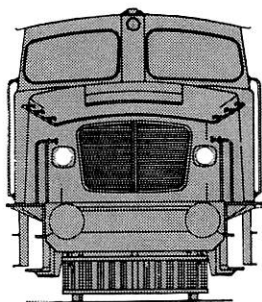


Fig 1

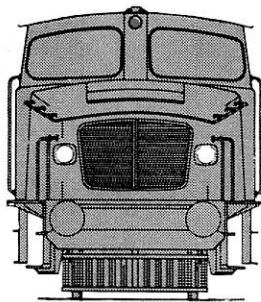


Fig 2

Saknas övre lykta för rött sken, får detta i stället visas från någon av de undre lyktorna.

§ 7. Signaler på vagnuttagning och småfordon

På vut och småfordon i rörelse skall följande signaler visas:

a) Dagsignal

framåt: vitt fast sken (gäller endast dragfordon i vut samt motordrivna småfordon, försedda med strålkastare);

bakåt: ingen signal.

b) Nattsignal

framåt: vitt sken;

bakåt: rött sken.

Nattsignalerna skall visas även när vut (småfordon) står stilla på tågspår.

Anm. När C-fordon står stilla på spår, får reflekterande material användas i stället för sken. Detsamma gäller även för sådant C-fordon som huvudsakligen användes på station vid tågvägsinspektion, ordergivning m m och endast i undantagsfall för färd kortare sträcka ut på linjen.

§ 8. Tillsyn av signalmedel m m

1. Den som skall använda ett signalredskap är ansvarig för att detta finns till hands och är i fullgott skick.
2. Den som upptäcker fel på signalinrättning eller tavla skall rapportera felet till lättast anträffbara tkl (på fjbsträcka fjtkl); förare dessutom i förarrapporten.

§ 9. Tydlig signalgivning

1. Signal skall ges tydligt.
2. Signalgivare skall placera sig så, att det klart framgår vem signalen gäller.
3. Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken får visas i handsignallykta endast när signal skall ges med detta sken.
4. Nattsignal skall användas när dagsignal ej kan ses tydligt.

§ 10. Signals åtlydnad

1. Signaleras ”stopp” och är särskilt förfaringsätt ej föreskrivet i såo, gäller följande.

a) Signaleras ”stopp” från A-signal eller rangersignal, med blinkande frontljus på dragfordon (manövervagn) eller med arm(ar) eller visas rörlig stoppsignal med signalflagga eller handsignallykta, skall rörelse stanna snarast möjligt.

b) Signaleras ”stopp” på annat sätt än enl a), får rörelse, som signalmedlet gäller för, fortsätta till signaleringsstället. Måste stoppsignalen passeras, skall förare på tåg och vut (tsm när förare ej finns på det främsta fordonet), växlingsledare och småfordonsförare dessförinnan

på bevakad station: begära medgivande av tkl; på fjst av fjtkl,

på linjen: undersöka om stoppsignalen kan passeras utan risk.

Växlingsledare och tsm vid vut skall därefter underrätta föraren.

Anm. Visas ”stopp” från stopplykta framför plats med skredvarningsanläggning, skall föraren ringa till lättast anträffbara tkl (på fjbsträcka till fjtkl). Tkl/fjtkl skall ombesörja att sträckan avsynas genom boc försorg. Sträckan får passeras först sedan denne lämnat föraren medgivande.

2. Misstänker den som skall lyda annan signal än stoppsignal att detta skulle medföra fara, skall han underrätta signalgivaren och avvakta dennes besked.

§ 11. Ordergivning om signalmedel

1. När signalmedel som nämnes i denna paragraf skall tagas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall bdc — om möjligt minst sju dagar i förväg — mot kvitto underrätta cto om tidpunkten härför.

Cto skall dels anslå ordern på ordertavla för berörd förar- och konduktörspersonal inom eget trafikområde, dels mot kvitto underrätta övriga berörda cto och lstc och därvid ange den dag, då order enl B eller C i mom 2 senast skall vara anslagen på sådan ordertavla. Kan ordern ej vara anslagen denna dag, skall förstnämnde cto underrättas.

Anm. Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej sådan förarpersonal som användes endast i växling eller på vut.

§11

2. Order skall ges enl följande tabell där beteckningarna betyder:

A: Förare på tåg ges order (S11) fr o m den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk), tills linjebeskrivningen ändrats.

B: Order skall anslås på förarpersonalens ordertavla. Kan detta ej göras minst sex dagar i förväg, skall förare på tåg dessutom ges order (S11) i tre dagar, räknat fr om den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk, flyttats, ändrats).

C: Tbfh ges order på samma sätt som enl B ovan.

Signalmedel	Taget i bruk eller ur bruk	Flyttat eller ändrat
Huvudsignal	A ¹⁾	B
Försignal	B	B
A-signal, som manövreras		
av tbfh	B C	B C
" övriga	B	B
"Klart för avgång"-signal	C	C
Nedkopplingstavla ²⁾	B	B
Anordning för skredvarning	B	B

¹⁾ B — om ändringen ej påverkar linjebeskrivningen.

²⁾ Order om nedkopplingstavla ges dock ej, om den plats där tavlan kan sättas upp är angiven i linjebeskrivningen.

§ 12. Manuell kortslutning av spårledning

Spårledningen för en blocksträcka eller ett tågspår på en station kortslutes, om de båda rälerorna ledande förbindes med varandra. För manuell kortslutning av spårledningen finns kontaktdon som anbringas på båda rälerorna.

För att säkerställa manuell kortslutning skall rälerorna förbindas med varandra på två ställen. Vid tillämpning av § 83:1 och vid kortslutning av spårledning på fjst enl § 85:2 får dock rälerorna förbindas med varandra på endast ett ställe.

§ 13. Tryckknappar för stoppanmälan på fjärrmanövrerad station

På fjst finns tryckknappar, märkta "Stoppanmälan" eller — på dubbelspår — "Stoppanmälan uppspår (nedspår)", vid stationshuset (eller ställverkshuset) och vid utfartssignalerna. De användes för att bekräfta att tåg, vut eller A-fordon stannat.

På vissa fjst — huvudsakligen vid dubbelspårig sträcka — är tryckknapparna ersatta med tidutlösning. Avsaknaden av tryckknappar för stoppanmälan på fjst skall anges i linjebeskrivningen.

§ 14—20. (Reservnummer)

§21

§ 21. Samtal

1. Vid samtal skall de uttryck som finns i såo användas. Tåg skall benämnas med sitt nummer.

2. Vid telefon- och radiosamtal skall namn eller signatur uppges. Förare på tåg och vut, tsm på vut och småfordonsförare skall vid samtal med tkl (fjtkl) dessutom uppges:

— telefonapparatens nummer (endast vid samtal från signaltelefon på fjbsträcka),

— tågnummer (vut eller småfordons beteckning),

— på dubbelspår: ”uppspår” eller ”nedspår”.

Anm. Förare på tåg med tågorderradio/trafikradio behöver vid samtal med fjtkl ej uppges sitt namn.

Har tåg (vut) stannat framför signal som ej visar ”kör”, skall signalens beteckning uppges. Tkl/fjtkl medgivande att passera sådan signal i ”stopp” skall inledas med tågnummer (vut) och signalens beteckning, t ex ”tåg 5633 vid blocksignal Hgö N 3”.

3. Meddelande skall skrivas ned av såväl avsändare som mottagare när detta föreskrivits och dessutom när meddelande kan innebära att order skall ges till förare eller tsm eller att ordergivning skall upphöra. Mottagaren skall anteckna sådana meddelanden direkt på S-blankett eller telegramblankett eller i föreskrivna böcker. T1 och fjtkl behöver dock ej skriva ned meddelande.

4. Meddelande som skall skrivas ned — dock ej tam — skall repeteras av mottagaren. Även andra meddelanden skall repeteras, när så föreskrivits.

§ 22. Klocka, linjebok och tidtabellsbok m m

1. All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till klocka som visar rätt tid samt — i den omfattning som framgår av säok — linjebok, tdtbok, tågordning och grafisk tdt. Förare och tbfh skall dessutom medföra vko samt — gäller endast förare — S13.
2. Linjebok och tdtbok (jämte ändringstryck till dessa) skall sändas från tdc resp cta minst tio dagar före första giltighetsdagen. Lc skall genast kvittera försändelsen.

§ 23. (Reservnummer)

§ 24. Sidospår och växlar på linjen. Rörlig bro

1. Sidospår som ansluter till tågspår på linjen skall kunna avstängas genom skyddsväxel eller spårspärr, så att fordon ej kan komma in i tågspåret.

Växel i tågspår på linjen och varje växel eller spårspärr som skyddar detta skall kunna förreglas. På sträckor där banans sth är högst 80 km/h kan dock cto medge att växel och spårspärr av nu nämnt slag i stället får låsas med K16-nyckel.

2. Rörlig bro — såväl på bevakad station som på linjen — skall kunna förreglas.

§ 25. Upplag av lösa föremål

1. Upplag får ej finnas inom normalsektionen för fria rummet. För elektrifierat spår gäller dessutom föreskrifter i SJF 050.
2. Intill spår på vilket växling normalt äger rum får upplag ej anordnas utan medgivande av dispositionsansvarig lc.

§ 26

§ 26. Skydd vid vägkorsning. Vägvakts. Säkerhetsanordning eller signal mot banan fungerar ej

1. Kryssmärken, säkerhetsanordning och bevakning skall finnas vid vägkorsning enl Vägmarkesförordningen, SFS 1978:1001.

Vägkorsning skall normalt vara öppen för vägtrafik. När vägkorsning spärras för vägtrafik, skall tillses att minsta möjliga uppehåll uppstår för denna. Om den som ansvarar för vägtrafikens avspärrande ej i tid kan se när tåg nalkas korsningen, skall han spärra korsningen vid i förväg bestämd tidpunkt eller, om så angivits i lokal instruktion, när signal erhålles genom särskild tågankomstsignalering.

2. Vägvakts tjänstgöring skall för varje tåg börja minst 10 min före den tidpunkt, då tåget tidigast kan passera vägkorsningen. Vägvakt får ej lämna vägkorsningen eller den plats varifrån bommar manövreras, förrän tåget passerat korsningen.

Vägvakt skall ha tillgång till vägvaktsbok för anteckning av mottagna underättelser enl § 35.

Vid inträde i tjänst skall vägvakt ta del av vägvaktsboken. Överlämning skall dessutom göras muntligt, när detta är möjligt.

3. När säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag, skall korsningen vid tågrörelse bevakas av vakt eller, när bdc så bestämt, flera vakter. Bevakningen ordnas av boc eller, om vägkorsningen är belägen på annan bevakad station än fjst, av tkl.

Vakt skall underrättas om dels ordinarie tåg, dels extra anordningar och rubbningar enl föreskrifterna i § 35:2.

När tåg nalkas korsningen, skall vakten (vakterna) varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan med utvecklade signalflagga (rött sken från handsignallykta). Signal ges tills åtminstone främsta fordonet i tåget uppnått korsningen.

Föraren på tåg — föraren och tsm på vut — ges order (S10), oavsett om bevakning ordnats eller ej.

Dessutom gäller:

— skylt med texten "Signalen ur bruk" skall sättas upp på varje kryssmärkesstolpe med signal mot vägen,

— ljussignal mot vägen skall om möjligt visa rött sken, när tåg nalkas,

— ringningen i ljudsignal skall stoppas men, när tåg nalkas, om möjligt inkopplas,

— bommar skall frikopplas och lyftas för hand men, när tåg nalkas, om möjligt fällas.

4. Är V-signal eller V-försignal felaktig, trots att säkerhetsanordningen i övrigt fungerar, skall föraren på tåg — föraren och tsm på vut — ges order (S10).

5. Om spårledning till automatisk vägskyddsanordning måste kortslutas, t ex vid A-arbete på sträcka med linjeblockering, eller om vut eller oisolerat A-fordon måste ställas upp på sådan spårledning gäller följande:

a) Finns särskild anordning för frånkoppling av spårledningen (s k FK-låda), skall denna användas.

b) Saknas frånkopplingsanordning enl a), skall åtgärder enl mom 3 vidtagas.

§27

§ 27. Spår ofarbart eller i försvagat skick

1. Den som upptäcker sådant fel på spår eller kontaktledning, som gör spåret ofarbart eller som kräver hastighetsnedsättning, skall genast ombesörja följande åtgärder:

a) tågspår på linjen

1) om spåret har spårledning för linjeblockering: kortsluta spårledningen,

2) underrätta lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka fjtkl.

Finns det felaktiga stället helt eller delvis inom en obebakad stations gränser, skall dessutom infarts- och utfartssignalerna ställas till "stopp".

b) sidospår på linjen

underrätta lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka fjtkl,

c) spår på bevakad station

på fjst:

1) ställa infarts- och utfartssignalerna till "stopp" eller kortsluta spårledningen,

2) underrätta fjtkl,

på annan bevakad station än fjst: underrätta tkl.

Anm. När förare på tåg (förare eller tsm på vut) upptäcker hinder för tåg på ett bredvidliggande tågspår på linjen eller på fjst, skall föreskrifterna i § 85:2 tillämpas.

2. Den tkl/fjtkl som underrättats skall genast vidtaga följande åtgärder:

a) *tågspår på linjen:* ombesörja hinderanmälan resp spärra stationssträckan,

b) *sidospår på linjen*: ombesörja att spåret stänges av med hindertavlor,

c) *spår på bevakad station*: dels ombesörja att spåret stänges av med hindertavlor resp spärras, dels underrätta berörd personal på stationen.

Tkl/fjtkl skall dessutom i samtliga fall underrätta berörd lc vid banavdelningen och — ifråga om tågspår — tl.

3. Kortslutning får hävas, när hinder anmälts resp sträckan spärrats.

Om det felaktiga stället kan befaras med nedsatt hastighet, skall signalering för hastighetsnedsättning anordnas.

I undantagsfall får tåg avsändas, innan signalering för hastighetsnedsättning hunnit ordnas, om tågförsening härigenom kan minskas. Ang åtgärder i sådant fall, se sök.

§28

§ 28. Hastighetsnedsättning

1. När hastigheten på *linjen* måste vara lägre än banans sth, skall boc (eloc) underrätta tkl på stationssträckans/fjbsträckans gränsstationer och tl/fjtkl. Boc (eloc) skall ombesörja signalering enl mom 2.

När hastighetsnedsättning behövs på *bevakad station* skall boc (eloc) underrätta tkl — på fjst tkl på fjbsträckans gränsstationer och fjtkl — och ombesörja signalering enl mom 2.

2. Signalering för hastighetsnedsättning skall utföras på följande sätt.

En hastighetstavla sättes upp vid vardera gränsen för nedsättningssträckan och en orienteringstavla enl fig 54 c ca 1000 m framför hastighetstavla som är begynnelsetavla. Orienteringstavla användes dock ej i följande fall:

— för nedsättning enbart på sidospår,

— för nedsättning på sidotågväg, när hastigheten är nedsatt med högst 40 km/h,

— för nedsättning som innebär direkt övergång från lägre till högre hastighet.

3. Förare på tåg och vut skall ges order (S10) om nedsättning på tågspår. När nedsättning tagits in i linjebeskrivningen, skall ordergivningen på S10 upphöra.

4. När nedsättning skall upphöra, skall boc (eloc) anmäla detta till dem som underrättats om nedsättningen och ombesörja att tavlorna tages bort.

§ 29. A-arbete

1. a) För A-arbete skall tsm inhämta medgivande enl mom 3 och 4. För A-arbete på linjen får medgivande lämnas för endast *en* stationssträcka åt gången.

b) A-arbete på tågspår på linjen får börja, så snart det sista tåget före A-arbetet passerat den plats där A-arbetet skall äga rum ("A-arbete efter tåg"). Undantag:

1) om tåget har pålok,

2) om A-arbete efter tåg förbjudits i linjeboken.

c) På en stationssträcka får flera A-arbeten förekomma samtidigt.

2. Den som beordrar A-arbete skall utse tsm. Denne skall närvara vid arbetsplatsen.

3. Kort tid innan A-arbete börjar, skall tsm begära medgivande

för A-arbete på bevakad station: av tkl; på fjst av fjtkl,

för A-arbete på linjen: av tkl på en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka av fjtkl.

I båda fallen skall tsm uppge:

- namn,
- arbetsplatsens läge,
- behövlig tid.

A-arbete på linjen får inte begäras för längre tid än att det kan anmälas avslutat minst 5 min innan tåg tidigast kan väntas gå ut på det tågspår som upplåtits för A-arbetet. Tl (fjtkl) får medge undantag härifrån.

§29

4. Medgivande till A-arbete lämnas

på sträcka utan fjb: av tkl personligen på den station där A-arbete begärts; i fråga om A-arbete på linjen dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation.

på fjbsträcka: av fjtkl.

Tsm skall anteckna medgivande i färd- och arbetsboken.

5. Innan A-arbete på *tågspår* börjar, skall dessutom följande åtgärder ha vidtagits.I. *Tkl/fjtkl* skall vid A-arbetea) **på linjen**

1) anmäla hinder resp spärra stationssträckan,

2) vid A-arbete efter tåg: ha fått besked av tsm att tåget passerat den plats där A-arbetet skall börja,

b) **på fjst**

spärra spåret,

c) **på annan bevakad station än fjst**

1) ombesörja att spåret stänges av med hindertavlor,

2) underrätta berörd personal på stationen.

II. *Tsm* skall vid A-arbetea) **på linjen**

1) om spåret har spårledning för linjeblockering: kortsluta spårledningen,

Anm1. Vid A-arbete efter tåg skall spårledningen ovillkorligen manuellt kortslutas, innan tåget lämnat den blocksträcka där A-arbetet skall börja.

2) vid A-arbete efter tåg: anmäla till tkl på en av gränsstationerna resp fjtkl att tåget passerat den plats där A-arbetet skall börja,

3) stänga av spåret med hindertavlor, ca 200 m på vardera sidan om arbetsplatsen.

b) på fjst

1) kortsluta spårledningen,

2) stänga av spåret med hindertavlor.

Anm. 2. För såväl II a) som II b) gäller:

— hindertavlor behöver ej sättas upp vid sådant A-arbete som avses i § 31:2, andra stycket,

— vid felsökning på spårledning får kortslutningen om behövt hävas.

Se även mom 8, anm.

6. Innan A-arbete på *sidospår* börjar, skall tsm stänga av spåret med hindertavlor. På annan bevakad station än fjst skall tkl underrätta berörd personal.

7. När A-arbete avslutats, skall *tsm*

1) ta bort av honom uppsatta hindertavlor och häva kortslutning,

2) anmäla att A-arbetet avslutats

på sträcka utan fjb: till tkl på den station där A-arbetet ägt rum eller — vid A-arbete på linjen — till tkl på en av stationssträckans gränsstationer,

på fjbsträcka: till fjtkl.

Tkl som fått anmälan om avslutat A-arbete skall återkalla hinderanmälan och ombesörja att hindertavlor, uppsatta genom hans försorg, tages bort. *Fjtkl* som fått sådan anmälan skall häva spärrningen.

§29

8. Om A-arbete skall äga rum på stationssträcka som är upplåten för vut eller A-fordonsfärd gäller utöver mom 1—7 följande:

- 1) tk/fjtkl som skall medge A-arbetet skall underrätta tsm om vut (A-fordonsfärden),
- 2) tsm för A-arbetet skall samråda med tsm för vut (A-fordonsförelen),
- 3) tk/fjtkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan medgivande till A-arbetet lämnas,
- 4) hinderanmälan får ej återkallas (spärrning ej hävas), förrän berörda tk i samråd (fjtkl) kontrollerat att alla anordningar anmäls avslutade.

Anm. Sker A-arbete i omedelbar anslutning till och under tiden för medgiven vut eller A-fordonsfärd, får tsm för vut (A-fordonsförelen) vara tsm även för A-arbetet under förutsättning att detta börjar och slutar, medan han befinner sig på arbetsplatsen. Särskilt medgivande för A-arbetet erfordras ej i detta fall, men på S1 för vut resp vid begäran om A-fordonsfärden skall anges: "A-arbete sker i anslutning till vut (A-fordonsfärden)". Vid A-arbete av detta slag behöver spårledning ej kortslutas och ej heller hindertavlor sättas upp.

§ 30. Frånkoppling av kontaktledningen

1. Frånkoppling av kontaktledningen skall begäras av driftvakten enl S2 hos tkl på en av sträckans gränsstationer eller — vid frånkoppling enbart på bevakad station — hos tkl på denna station. Frånkoppling som berör fjbsträcka skall alltid begäras hos fjtkl.

Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår på linjen får ej begäras för längre tid än att ledningen kan anmälas inkopplad minst 5 min innan tåg, som drives med ström från kontaktledningen, tidigast kan väntas gå ut på spåret. T1 (fjtkl) får medge undantag härifrån.

2. Frånkoppling beviljas

på sträcka utan fjb: av tkl personligen på den station där frånkopplingen begärts; i fråga om frånkoppling på linjen dock först efter samråd med tkl på den andra gränsstationen och mellanliggande bevakade stationer.

på fjbsträcka: av fjtkl; omfattar frånkopplingen även spår på gränsstation till fjbsträcka dock först efter samråd med tkl på gränsstationen.

3. Innan ledningen frånkopplas, skall följande åtgärder ha vidtagits.

a) *På sträcka utan fjb*

Tkl på den station där frånkoppling begärts skall:

1) delge beviljad S2 till driftvakten och — när S2 avser sträcka utanför stationen — den andra gränsstationen och mellanliggande bevakade stationer,

2) underrätta förare på de fordon med strömavtagare som finns på egen station, om inte vakt postar framför den sträcka som skall frånkopplas,

3) vid frånkoppling utanför egen station: hos tkl på den andra gränsstationen och mellanliggande bevakade stationer ha förvissat sig om att hinder för frånkopplingen ej finns,

§30

4) därefter meddela driftvakten att ledningen får fränkopplas.

Tkl på övriga stationer som fått S2 skall underrätta förare på de fordon med strömavtagare som finns på stationen, om inte vakt postar framför den sträcka som skall fränkopplas.

b) På fjbsträcka

Fjtkl skall:

1) delge beviljad S2 till driftvakten och — om fränkopplingen omfattar även spår på gränsstation till fjbsträcka — till tkl på denna station,

2) spärra berörd sträcka (berört spår) eller — om så ej kan ske — vidtaga åtgärder enl avd a, punkt 2,

3) vid fränkoppling som omfattar även spår på gränsstation till fjbsträckan: hos tkl på gränsstationen ha förvissat sig om att hinder för fränkopplingen ej finns,

4) därefter meddela driftvakten att ledningen får fränkopplas.

Tkl på gränsstation till fjbsträcka som erhållit S2 skall tillämpa föreskrifterna under avd a, sista stycket.

4. När ledningen åter tillkopplats, skall driftvakten genast anmäla detta till tkl på en av gränsstationerna eller — vid fränkoppling enbart på bevakad station — till tkl på denna station. Har fränkopplingen berört fjbsträcka, skall anmälan alltid lämnas till fjtkl.

Tkl/fjtkl skall ombesörja att de stationer som delgivits S2 underrättas. Berörda tkl skall underrätta de förare som fått besked om fränkopplingen.

Fjtkl skall häva spärrning.

§ 31. Skydd för personal vid underhållsarbeten m m i spår eller i farlig närhet därav

Arbeten som kräver avstängning av spår

1. Arbete med sådant ballaststoppningsredskap med hög bullernivå som saknar anordning för central avstängning av krafttillförseln skall *alltid* hänföras till A-arbete. Detsamma gäller snöröjning med eldkastare.

2. När annat än i mom 1 nämnt redskap med hög bullernivå användes eller när arbete eljest skall utföras under besvärliga förhållanden — bl a när sikten är dålig eller när utrymmet utanför spåret är begränsat (t ex i tunnlar, bergskärningar eller snögallerier eller på broar) — skall arbetet i regel ordnas som A-arbete. Endast om den lc som beslutat arbetet i samråd med ledaren för arbetslaget bedömt A-arbete obehövligt, får arbetet i stället ske under bevakning. Ett villkor härför är dock att bevakning och övriga åtgärder bedömes ge personalen ett fullt tillfredsställande skydd.

Som arbete under besvärliga förhållanden, innebärande att det skall hänföras till A-arbete, skall även räknas varje arbete som sker under tid utanför banpersonalens ordinarie arbetstid och som ej i förväg planerats och beslutats av lc.

Anm. I föregående stycke nämnt arbete, t ex för felavhjälpning, kan dock få utföras under bevakning i stället för som A-arbete om felavhjälpare med kompetens för arbetarskyddsplanering bedömt A-arbete obehövligt.

Arbeten som ej kräver avstängning av spår

När arbetet är av den art att det med hänsyn till personalens skydd kan utföras utan att spåret stänges av gäller följande.

3. Kort tid innan arbete *på linjen* börjar, skall ledaren för arbetslaget anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränstationer; på fjbsträcka till fjtkl. Skall arbetet pågå större delen av dagen, skall ny anmälan lämnas minst en gång.

Anm. Är tkl på gränstation ej anträffbar, skall arbetet anmälas till annan närbelägen station.

§31

Tkl/fjtkl som fått anmälan skall lämna underrättelser enl § 35:1. Skall arbetet ske utan bevakning, skall ledaren för arbetslaget snarast möjligt delge underrättelserna till övrig personal i laget (besked skall lämnas även om intet finns att meddela).

Ledaren för arbetslaget skall anteckna anmälan om arbete och erhållna underrättelser i färd- och arbetsboken.

4. Innan arbete *på bevakad station* börjar, skall ledaren för arbetslaget anmäla detta till tkl/fjtkl. Härvid meddelas, om underrättelser enl § 35:1 behövs eller ej. Behövs underrättelser, skall man komma överens om hur dessa skall lämnas.

Anm 1. Vid arbete som cto beslutat, t ex snöröjning, får tkl betraktas som ledare för arbetslaget, om arbetsstyrkan ej är större eller mer spridd än att tkl kan hålla kontakt med varje enskild man.

Anm 2. På station som är bevakad vid arbetets början men som sedan blir obevakad under tid *utan* tågrörelse, får föreskrifterna för arbete på bevakad station tillämpas även under tid då tkl ej är i tjänst.

5. När arbete skall utföras utan att spår stänges av, skall vid arbete som avses i mom 2 (arbete under besvärliga förhållanden) bevakning *alltid* ordnas till skydd för personalen. Även vid övriga arbeten skall bevakning i regel ordnas, men den lc som beslutat arbetet kan dock i samråd med ledaren för arbetslaget bedöma bevakning obehövlig.

Anm 1. Vid sådant arbete på bevakad station som cto beslutat, t ex snöröjning, gäller dessutom följande: om tkl kan åläggas att svara för skyddet — t ex genom att ledaren för arbetslaget får besked om att arbetet kan pågå till viss tidpunkt utan risk för att tåg framgår eller att tkl varskor arbetslaget, innan tåg framgår — kan arbetet som regel ske utan bevakning.

Anm 2. När arbetsstyrka skall förflytta sig till fots på spårområde till eller från arbetsplatsen, skall detta ske under bevakning, om ledaren för arbetslaget bedömer detta behövt. Person som skall förflytta sig till fots i tunnel, snögalleri eller på bro får gå i spåret endast om inspektion eller annat förhållande gör detta nödvändigt.

6. Den som beslutat arbetet skall i samråd med ledaren för arbetslaget fastställa antalet bevakare och vilket eller vilka varningsmedel som skall användas.

7. Bevakare utses av ledaren för arbetslaget, om inte den som beslutat arbetet gjort detta.

Bevakare skall:

— bära varningsväst, varningsförkläde eller koppel och alltid vara utrustad med akustiska och visuella signalmedel,

— helt ägna sig åt bevakning och ej åt något som kan avleda uppmärksamheten,

— på dubbelspår hålla utkik åt båda hållen, eftersom enkelspårsdrift och vut kan anordnas,

— hålla utkik även efter fordon på bredvidliggande spår,

— svara för kontinuerlig bevakning och ej avlägsna sig utan tillstånd av ledaren för arbetslaget som då skall utse annan bevakare,

— vid försämrade siktförhållanden, t ex på grund av dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök, vid behov ansvara för utrymning av spåret och därefter kontakta ledaren för arbetslaget.

8. Ledare för arbetslag skall

— ge bevakare klar och noggrann instruktion; ny instruktion skall lämnas, så snart ändrade förhållanden gör detta behövligt,

— kontrollera att sättet för varningen av arbetslaget är effektivt och att kontakten mellan ytter- och inåterbevakare är tillförlitlig,

— kontrollera att varningsmedel fungerar tillfredsställande (bl a kontroll av att akustiska signaler hörs överallt på arbetsplatsen),

— orientera alla i arbetslaget om dels hur varning kommer att meddelas, dels åt vilken sida av spåret utrymning skall ske.

9. Efter bedömning av ledaren för arbetslaget skall vid behov ljudsignaltavla enl fig 55 c sättas upp på ömse sidor om arbetsplatsen.

§32

§ 32. A- fordonsfärd

1. a) För A-fordonsfärd skall småfordonsföraren inhämta medgivande enl mom 3—4. Medgivande får lämnas för endast *en* stationssträcka åt gången.

b) A-fordon får framföras efter tåg på samma stationssträcka ("A-fordonsfärd efter tåg"). Undantag:

1) om tåget har pålok,

2) om A-fordonsfärd efter tåg förbjudits i linjeboken.

c) På en stationssträcka får flera A-fordon framföras samtidigt.

2. I undantagsfall kan tsm utses. Denne skall då svara för de säkerhetsåtgärder som annars åvilar småfordonsföraren.

3. Kort tid innan A-fordonsfärd börjar, skall småfordonsföraren begära medgivande av tkl på en av stationssträckans gränsstationer; på fjbsträcka av fjtkl. Han skall härvid uppge:

- namn,
- småfordonets beteckning,
- färdsträcka,
- behövlig tid.

Anm. Om flera A-fordon skall framföras samtidigt efter varandra, behöver endast *en* av småfordonsförarna begära medgivande. Denne svarar för att alla A-fordonen förts undan, innan färden anmäles avslutad enl mom 10.

A-fordonsfärd får inte begäras för längre tid än att den kan anmälas avslutad minst 5 min innan tåg tidigast kan väntas gå ut på det tågspår som upplåtits för A-fordonsfärden. Tl(fjtkl) får medge undantag härifrån.

4. Medgivande till A-fordonsfärd lämnas

på sträcka utan fjb: av tkl personligen på den station där A-fordonsfärden begärts, dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation,

på *fjbsträcka*: av *fjtkl*.

Vid A-fordonsfärd efter tåg skall *tkl/fjtkl* upplysa småfordonsföraren om det tåg som går närmast före A-fordonet.

Småfordonsföraren skall anteckna medgivandet i färd- och arbetsboken.

5. Innan A-fordonsfärd börjar skall dessutom följande åtgärder ha vidtagits.

a) *Tkl/fjtkl* skall anmäla hinder resp spärra stationssträckan.

b) *Småfordonsföraren* skall — när A-fordonsfärd efter tåg börjar på linjen — till *tkl* på en av gränsstationerna resp *fjtkl* anmäla att tåget passerat den plats där A-fordonsfärden skall börja.

6. Hastigheten vid A-fordonsfärd får ej vara större än att A-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 70 km/h eller — när B- eller C-fordonsförare ej kunnat underrättas — högst 30 km/h.

7. A-fordon skall stanna omedelbart framför vägkorsning med säkerhetsanordning som ej spärrar vägtrafiken och får fortsätta först sedan småfordonsföraren förvissat sig om att hinder härför ej finns. Även om V-signalen vid vägkorsning med automatisk säkerhetsanordning visar "rörelse tillåten", skall hastigheten nedbringas och korsningen passeras med högst 40 km/h. Framför vägkorsning utan säkerhetsanordning får A-fordonets hastighet ej vara större än att det kan stanna, om hinder skulle finnas. Från A-fordon med motor skall "tåg kommer" ges, när småfordonsföraren bedömer detta behövt.

8. När A-fordon skall föras in på station gäller följande:

a) På annan station än *fjst*

1) På *gränsstation för stationssträckan* får A-fordonet ej föras förbi stationsgränsen, förrän småfordonsföraren fått *tkl* medgivande härtill. Finns dvärgsignal vid stationsgränsen eller yttersta växeln, skall *tkl* lämna medgivandet genom att i dvärgsignalen visa signalbild enl fig 6 b-c, eljest muntligt eller genom signalen "klart".

§32

Får småfordonsföraren ej sådant medgivande och kan han ej få kontakt med tkl, får A-fordonet införas på stationen med högst 10 km/h; småfordonsföraren skall under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

2) *på obevakad station* får A-fordonet införas utan medgivande. Hastigheten får vara högst 10 km/h; småfordonsföraren skall under gången kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

b) På fjst

Småfordonsföraren skall begära medgivande av fjtkl. Visar infartssignalen "kör", får dock A-fordonet föras in utan vidare. I sistnämnda fall skall småfordonsföraren, sedan småfordonet stannat hinderfritt, trycka in knapp för stoppanmälan.

9. A-fordon får ej utan medgivande av tkl/fjtkl ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på station. A-fordon får ej heller framföras på tågspår utan tkl/fjtkl medgivande.

Anm. Cto kan medge att även ställverksvakt får lämna medgivanden av nu nämnt slag.

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

Måste oisolerat A-fordon ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanordning skall åtgärder enl § 26:5 vidtagas.

A-fordon som ej användes och är lämnat utan tillsyn skall stå hinderfritt vid sidan av spår eller på spår som ej är berört av trafik. Åtgärder skall vidtagas för att förhindra obehörig användning.

10. När A-fordonsfärd avslutats, skall småfordonsföraren genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränstationer; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl/fjtkl skall återkalla hinderanmälan resp häva spärrning.

11. Om A-fordon skall framföras på stationssträcka, som är upplåten för vut eller annat A-fordon eller där A-arbete äger rum, gäller utöver mom 1—10 följande:

1) tkl/fjtkl som skall medge A-fordonsfärden skall underrätta småfordonsföraren om vut (annat A-fordon, A-arbete),

2) A-fordonsföraren skall samråda med tsm för vut (A-arbete) resp den andre A-fordonsföraren,

3) tkl/fjtkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan medgivande till A-fordonsfärden lämnas,

4) hinderanmälan får ej återkallas (spärrning ej hävas), förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) kontrollerat att alla anordningar anmälts avslutade.

§33

§ 33. B- fordonsfärd

1. Omedelbart innan B-fordonsfärd börjar, skall småfordonsföraren anmäla färden till tkl på stationssträckans *båda* gränsstationer. Anmälan får avse endast *en* stationssträcka och högst *en* timme.

Vid anmälan om färd skall småfordonsföraren uppge:

- namn,
- småfordonets beteckning,
- färdsträcka,
- behövlig tid.

De tkl som fått anmälan skall lämna underrättelser enl § 35:1.

Småfordonsföraren skall anteckna färden och erhållna underrättelser i färd- och arbetsboken.

Anm 1. Är tkl på gränsstation ej anträffbar, skall färden anmälas till tkl på annan närbelägen station som snarast skall flytta över utväxlade meddelanden till gränsstationen.

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

2. Hastigheten vid B-fordonsfärd får ej vara större än att B-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 70 km/h.

3. B-fordon skall stanna omedelbart framför vägkorsning med säkerhetsanordning som ej spärrar vägtrafiken och får fortsätta först sedan småfordonsföraren förvissat sig om att hinder härför ej finns. Även om V-signalen vid vägkorsning med automatisk säkerhetsanordning visar "rörelse tillåten", skall hastigheten nedbringas och korsningen passeras med högst 40 km/h. Framför vägkorsning utan säkerhetsanordning får B-fordonets hastighet ej vara större än att det kan stanna, om hinder skulle finnas. "Tåg kommer" skall ges, när småfordonsföraren bedömer detta behövligt.

4. B-fordon skall ha förts undan inom den tid som uppgivits för färden. Blir B-fordon kvar på tågspår på linjen utöver denna tid, skall småfordonsföraren

1) om spåret har spårledning för linjeblockering: kortsluta spårledningen,

2) underrätta lättast anträffbara tkl som vid behov skall ombesörja hinderanmälan.

Kortslutningen får ej hävas, förrän småfordonsföraren fått nytt medgivande till färd.

5. B-fordon får ej utan medgivande av tkl ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på station.

Anm. Cto kan medge att även ställverksvakt får lämna medgivande av nu nämnt slag. Cto kan även föreskriva att B-fordon ej får framföras på tågspår på bevakad station utan medgivande av tkl eller ställverksvakt.

B-fordon som ej användes och är lämnat utan tillsyn skall stå hinderfritt vid sidan av spår eller på spår som ej är berört av trafik. Åtgärder för att förhindra obehörig användning skall vidtagas.

§34

§ 34. C- fordonsfärd

1. Omedelbart innan C-fordonsfärd börjar, skall småfordonsföraren

på sträcka utan fjb: anmäla färden till tkl på stationssträckans båda gränsstationer,

Anm. 1. Är tkl på gränsstation ej anträffbar, skall färden anmälas till tkl på annan närbelägen station som snarast skall flytta över utväxlade meddelanden till gränsstationen.

på fjbsträcka: begära medgivande av fjtkl.

Anmälan (begäran) får avse endast *en* stationssträcka och högst *en* timme.

Vid anmälan (begäran) om färd skall småfordonsföraren uppge:

- namn,
- färdsträcka,
- behövlig tid.

Småfordonsföraren skall anteckna färden och erhållna underrättelser i färd- och arbetsboken.

Anm. 2. När färd skall börja på linjen, får den ske till närmaste telefonställe utan anmälan (medgivande). Skärpt uppmärksamhet skall härvid iakttagas.

Anm. 3. Om flera C-fordon skall framföras samtidigt efter varandra, behöver endast *en* av småfordonsförarna anmäla färd (begära medgivande). Denne skall delge övriga småfordonsförare erhållna underrättelser.

2. Tkl/fjtkl som fått anmälan resp begäran om C-fordonsfärd skall

på sträcka utan fjb: lämna småfordonsföraren underrättelser enl § 35:1,

på fjbsträcka: när medgivande till färd lämnas

- 1) lämna småfordonsföraren underrättelser enl § 35:1,

2) spärra sträckan; spärrningen får hävas, när den medgivna tiden för C-fordonsfärden utgått.

3. C-fordon skall stanna omedelbart framför vägkorsning med säkerhetsanordning som ej spärrar vägtrafiken och får fortsätta först sedan småfordonsföraren förvissat sig om att hinder härför ej finns. Framför vägkorsning utan säkerhetsanordning får C-fordonets hastighet ej vara större än att det kan stanna om hinder skulle finnas.

4. C-fordon får ej utan medgivande av tk1/fjtk1 ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på station.

Anm. Cto kan medge att även ställverksvakt får lämna medgivande av nu nämnt slag.

C-fordon som ej användes och är lämnat utan tillsyn skall vara låst och stå hinderfritt vid sidan av spår eller på spår som ej är berört av trafik.

§35

§ 35. Underrättelser till banpersonal och vägvakter

Ledare för arbetslag. B- och C-fordonsförare

1. Tkl/fjtkl som fått anmälan om arbete enl § 31 eller anmälan (begäran) om B- eller C-fordonsfärd skall underrätta om följande anordningar och rubbningar som är aktuella under den uppgivna tiden och som är kända för tkl/fjtkl vid tidpunkten i fråga.

<i>Anordning eller rubbning</i>	<i>Ledare för arbetslag</i>	<i>B- och C-fordonsförare på sträcka utan fjb</i>	<i>C-fordonsförare på fjbsträcka</i>
ordinarie tåg		x	x ¹⁾
inställt tåg	x	x	
extratåg	x	x	x ¹⁾
enkelspårsdrift	x ²⁾	x	
återupptagen dubbelspårsdrift	x ²⁾	x	
mötes- och tågföljdsändring	x	x	
större tågförsening än 10 min	x	x	
vut	x	x	x
A-fordonsfärd	x	x	x
B-fordonsfärd	x	x	
C-fordonsfärd		x ³⁾	
A-arbete		x	x

¹⁾ Avser endast det tåg som går närmast före C-fordonet, när detta skall framföras efter tåg.

²⁾ Underrättelser lämnas ej på fjbsträcka.

³⁾ Underrättelser lämnas endast till B-fordonsförare.

Om anordning eller rubbning tillkommer sedan underrättelser lämnats, skall tk1 på stationssträckans gränsstationer efter samråd — på fjbsträcka fjtk1 — underrätta *B- och C-fordonsförare*, när detta är möjligt. Kan så ej ske, gäller för nedannämnda anordningar och rubbningar följande.

På sträcka utan fjb

<i>Anordning eller rubbning</i>	<i>Åtgärd av tk1</i>
extratåg enkelspårsdrift återupptagen dubbelspårsdrift vut	förhindra att tåg (vut) går på stationssträckan under tiden för småfordonsfärden
minskad tågförsening	förhindra att tåget går ut på stationssträckan med en försening som med mer än 10 min understiger den uppgivna
A-fordonsfärd	underrätta A-fordonsföraren

På fjbsträcka

<i>Anordning</i>	<i>Åtgärd av fjtk1</i>
vut	förhindra att vut går på stationssträckan under tiden för C-fordonsfärden
A-fordonsfärd	underrätta A-fordonsföraren

§35

Vägvakter**2.**

<i>Vägvakt skall underrättas om</i>	<i>Ansvarig för underrättelsen är tkl på den gränsstation för stationssträckan varifrån</i>
1) extratåg	tåget går
2) mötes- och tågföljdsändring	tåg först går i ändrad ordningsföljd
3) större tågförsening än 10 min (5 min om cto föreskrivit detta)	tåget går
4) större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening (5 min om cto föreskrivit detta)	tåget går
5) inställt tåg	tåget skulle ha gått

Anm. Cto kan medge att vägvakt ej underrättas enl punkt 2, 3 och 4 ovan.

3. Tkl på den station som cto föreskrivit skall dagligen vid fastställd tidpunkt underrätta vägvakt om de extra anordningar som då är kända för nästa dygn. Finns ingenting att underrätta om meddelas "intet".

Sedan underrättelser lämnats, skall tkl meddela detta till tkl på den gränsstation som enl mom 2 ansvarar för underrättelserna. Uteblir underrättelser, skall vägvakt själv inhämta sådana hos den tkl som nämnes i första stycket.

4. Tkl på den station som enl mom 2 ansvarar för underrättelse skall underrätta vägvakt om de extra anordningar och rubbningar som ej meddelats enl mom 3.

5. Förare på tåg skall ges order (S10), när vägvakt ej underrättats om

1) extratåg,

2) större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening (5 min om cto föreskrivit detta).

Anm 1. Har vägvakt ej underrättats om extratåg och kommer tiden för detta att nära sammanfalla med tiden för annat tåg som vägvakten känner till, skall ordern ges till båda tågen.

Anm 2. Har cto medgivit att vägvakt ej underrättas om minskad tågförsening, behöver föraren ej ges order enl punkt 2 ovan.

§ 36. Vagnuttagning

1. För vut skall tillstånd begäras enl mom 2.

Den sträcka som upplåtes för vut ("vutsträcka") skall begränsas av station eller lastplats (med eller utan huvudsignal). Vutsträckan får omfatta högst *en* stationssträcka eller — på sträcka med fjb — högst en fjbsträcka. På sträcka utan fjb får således vutsträckan aldrig vara längre än den kortaste stationssträcka som kan förekomma under tiden för vut.

På en stationssträcka får högst två vut förekomma samtidigt på samma tågspår.

Anm. Vid större banarbeten, t ex vid räls- och slipersbyte, får *fyra* vut förekomma samtidigt, se säok.

På sträcka *med linjeblockering* får vut ej börja, förrän blocksträckan är fri från tåg. (Detta gäller dock ej återgående pålok.)

På sträcka *utan linjeblockering* får vut börja, innan närmast föregående tåg lämnat stationssträckan ("vut efter tåg"). Undantag:

- om tåget har pålok,
- om vut efter tåg förbjudits i linjeboken,
- om tåget medför resande. Cto kan dock medge vut efter tåg med resande om i säok angivna villkor är uppfyllda.

Resande får ej medfölja vut. Undantag:

- vut för resandeutväxling på den stationssträcka där tågmissöde inträffat,
- vut enl § 83: resande får medfölja det hjälpbehövande tåget, när detta som vut införes till gränsstation för stationssträckan,
- vut i samband med militär förbandstransport.

För varje vut skall finnas en tsm som utses av den som begär vut. Om det ej angivits på S1 (motsvarande) att föraren skall vara även tsm, skall särskild tsm finnas.

Föraren får vara även tsm, om följande villkor är uppfyllda:

1) dragfordonet skall gå främst,

2) på vutsträckan får ej finnas vägkorsning med manuell säkerhetsanordning, om det ej uppdragits åt vägvakt, tkl eller ställverksvakt att spärra korsningen för vägtrafik. När sådant uppdrag lämnats, ges föraren order härom (S11).

2. Vut skall begäras enl S1

på sträcka utan fjb: hos tkl på en av de stationer som vid vut början begränsar stationssträckan, i första hand den varifrån vut skall föras ut,

på fjbsträcka: hos fjtkl.

Vut begäres dock ej, när det i tdtboken och på den grafiska tdt är angivet att vut skall äga rum bestämda dagar. Vut begäres ej heller för återgående pålok.

Vut får inte begäras för längre tid än att den kan anmälas avslutad minst 5 min innan tåg tidigast kan väntas gå ut på det tågspår som upplåtits för vut. T1 (fjtkl) får medge undantag härifrån.

3. Vut beviljas

på sträcka utan fjb: av tkl personligen på den station där vut begärts, dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation,

på fjbsträcka: av fjtkl.

4. Innan vut börjar, skall följande åtgärder vidtagas av tkl/fjtkl:

på sträcka utan fjb:

a) tkl på den station där vut begärts skall snarast möjligt, sedan denna beviljats, delge S1 till den som begärt vut och till stationssträckans andra gränsstation,

b) tkl på den station där tsm skall meddelas att vut får börja skall

836

- 1) delge tsm och förare S1,
- 2) anmäla hinder,
- 3) muntligt meddela tsm att vut får börja; om vut efter tåg skall börja på linjen, får meddelandet lämnas först sedan tsm anmält att tåget passerat den plats varifrån vut skall föras ut och att han iakttagit slutsignal på detta (se även mom 14).

på fjbsträcka:

fjtkl skall

- 1) sedan vut beviljats, delge S1 till den som begärt vut och till tkl på fjbsträckans gränstation, om vut berör stationssträckan närmast gränstationen,
- 2) ombesörja att tsm och förare får S1,
- 3) muntligt meddela tsm att vut får börja.

Anm. Vid återgående pålok får vut börja utan särskilt medgivande till tsm.

5. Innan vut börjar, skall *tsm*:

- 1) ansvara för att vut är sammansatt enl de fordringar som gäller för tåg enl § 42 och § 43 och att vut visar signaler enl § 7 (för signaler på dragfordonet svarar dock föraren),
- 2) ansvara för att bromsvikt finns enl de föreskrifter som gäller för tåg med sth 40 km/h (30 km/h på smalspår) eller den större hastighet som är angiven på S1,
- 3) lämna föraren uppgift om tåg- och bromsvikt,
- 4) ansvara för att bromsprov utföres enl de föreskrifter som gäller för tåg,
- 5) vid vut efter tåg: när dragfordonet ej går främst, se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren,

6) ha fått beviljad S1 och — på fjst samt tpl på linjen — mot kvitto lämna S1 till föraren,

7) om vut efter tåg skall utföras från plats på linjen: anmäla till tkl på en av stationssträckans gränstationer att tåget passerat platsen i fråga och att slutsignal på detta iakttagits,

8) ha fått meddelande att vut får börja (erfordras dock inte vid återgående pålok).

Anm. När föraren är även tsm skall stationär personal svara för åtgärderna enl 1)—4) ovan.

6. Innan vut börjar, skall *föraren*:

- ha fått beviljad S1,
- se till att dragfordonet visar signaler enl § 7,
- med ledning av tsm uppgift om tåg- och bromsvikt kontrollera att bromsvikt finns enl de föreskrifter som angivits i mom 5,
- kontrollera att bromsprov gjorts.

7. På den station varifrån vut föres ut skall tsm kontrollera att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

Sådan övergång mellan plattformar som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg skall — oavsett om föraren är tsm eller ej — på annan bevakad station än fjst vid behov spärras av eller bevakas genom tkl försorg.

8. *Tsm* skall:

— åka på främsta fordonet, om förare ej finns där, (betr undantag från denna regel, se säok) för att kunna signalera till föraren och ombesörja att "tåg kommer" ges enl § 4:1; uppsikt skall kunna hållas framåt på båda sidor om vut,

§36

— innan fordon kopplas av på tågspår på linjen: ansvara för att fordonen förstänges med vagnförstängare som låses och att behövt antal handbromsar drages åt; tsm behöver ej närvara under den tid fordon står stilla, men nyckeln till vagnförstängaren skall förvaras av honom,
— när fordon måste ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanordning: vidtagna åtgärder enl § 26:5.

Anm. Om främsta fordonet utgöres av lok litt Tb eller Tc med motoränden främst, skall tsm eller annan signalkunnig person ta plats i förarhytten för att vara föraren behjälplig med uppsikten.

9. Sth är 40 km/h (30 km/h på smalspår). På normalspår får dock sth vara 70 km/h, om de i säok angivna villkoren är uppfyllda.

I följande fall skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) ansvara för att hastigheten ej är större än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/h:

på sträcka utan linjeblockering

— när annan vut, A-arbete eller A-fordon berör vutsträckan,
— vid vut efter tåg, dock ej när vut utföres från plats på linjen och går i riktning från tåget,

på sträcka med linjeblockering

— när A-fordon berör vutsträckan,
— när vut passerat blocksignal som ej visat "kör" och annan vut eller A-arbete finns på efterföljande blocksträcka.

Anm. Betr sth för vut med hjälpfordon se även mom 16, punkt 4).

10. Föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) ansvarar för att vut ej föres in på vägkorsning med säkerhetsanordning, förrän denna spärrar vägtrafiken eller korsningen bevakats enl § 26.

11. När vut stannat framför huvudsignal som ej visar "kör", gäller föreskrifterna i § 70. För åtgärderna ansvarar föraren, om han finns på främsta fordonet, eljest tsm.

När vut stannat på fjst och utfartssignalen där visar "stopp", skall föraren (tsm) ombesörja att tryckknapp för stoppanmälan tryckes in.

Anm. Måste vut föras in till annan tpl än den som angivits på S1, skall fjtkl/berörda tkl i förväg underrättas.

12. På den station dit vut skall föras in gäller utöver mom 11 följande.

Innan tkl ställer infartssignalen till "kör" för vut eller ger order härom, skall han i tillämpliga delar ha iakttagit föreskrifterna i § 54 och § 55. Vidare skall han vid behov se till att skyddet för allmänheten är ordnat enl § 58 under vut infart.

Oavsett den signalbild som visas på infartssignalen får vut, vars sth enl S1 är högre än 40 km/h, ej införas med större hastighet än 40 km/h.

Finns hinder *före* infartstågvägens slutpunkt, skall vut ges order utanför stationen.

13. När vut avslutats, skall tsm genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränsstationer — om möjligt till tkl på den station dit vut förts in; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl skall återkalla hinderanmälan.

14. När två vut samtidigt skall äga rum på vutsträcka utan linjeblockering eller när A-arbete eller A-fordon finns på samma stationssträcka (med eller utan linjeblockering) som vut, gäller utöver mom 1—13 följande:

— tkl/fjtkl som skall meddela tsm att vut får börja skall underrätta tsm om den andra vut (A-arbetet, A-fordonsfärden),

— tsm skall orientera föraren på egen vut och samråda med tsm på den andra vut (tsm för A-arbetet, A-fordonsföraren),

— tkl/fjtkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan han meddelar tsm att vut får börja,

— hinderanmälan får ej återkallas (spärrning ej hävas). förrän berörda tkl i samråd (fjtkl) kontrollerat att alla anordningar anmäls avslutade.

§36

Anm. Skall två vut äga rum på *samma blocksträcka* gäller följande: innan tkl/fjtkl ger tillstånd till föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) att föra vut förbi blocksignal som visar "stopp" skall han förvissa sig om att samråd skett mellan tsm. Föraren orienteras vid behov av tsm.

15. Vid vut för järnvägens egna transporter får fordon framföras av motortralla. Föreskrifterna i mom 1—14 gäller, dock med följande undantag:

tågvikten, motortrallan inräknad, får ej överstiga 40 ton;

bromsvikten skall,

a) då uteslutande tryckluftbroms användes, motsvara det bromstal som gäller för tåg med sth 40 km/h (30 km/h på smalspår),

b) i övriga fall motsvara det bromstal som gäller för tåg med sth 55 km/h.

Sth får i fallet a) vara 40 km/h (30 km/h på smalspår) och i fallet b) 10 km/h.

Föraren på motortrallan ansvarar för alla de åtgärder som åvilar förare vid annan vut. Order skall delges honom i samma utsträckning som sådan förare.

16. Vid *vut med hjälpfordon* gäller följande undantags- och tilläggsföreskrifter.

1) I stället för S1 skall S 1 a användas. På sträcka utan fjb får dock S 1 a användas endast på den stationssträcka där det hjälpbehövande tåget befinner sig.

2) Efter medgivande av tl/fjtkl i varje särskilt fall får resande medfölja hjälpfordon som sändes ut för att framföra ett hjälpbehövande tåg.

3) Om dragfordonet ej går främst, skall tsm se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat eller att radioförbindelse finns med föraren.

4) För vut hastighet gäller

på sträcka utan linjeblockering: när vut föres in på den tpl där hjälpbehövande tåg finns resp när vut passerat den tpl som angivits som gränspunkt, får hastigheten—även om huvudsignalen visat ”kör” — ej vara större än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/h;

på sträcka med linjeblockering: föreskrifterna i § 70:3 skall tillämpas; på den blocksträcka där hjälpbehövande tåg finns får dock hastigheten vara högst 30 km/h.

5) Vid sådan vut med hjälpfordon, för vilken föraren är även tsm och som kräver av- och tillkoppling av fordon skall — när så är möjligt — arbetsbiträde medfölja på dragfordonet.

§37

§ 37. Växling

Gemensamma föreskrifter

1. Sth vid växling är 30 km/h (40 km/h för ensamt dragfordon på normalspår).
2. Vid växling in på vägkorsning *med säkerhetsanordning* skall denna spärra vägtrafiken. Är säkerhetsanordningen i olag, skall vägtrafikanter varnas av vakt enl § 26.

Vid växling in på vägkorsning *utan säkerhetsanordning* skall vägtrafikanter varnas av vakt enl § 26, om inte andra, lokala föreskrifter gäller.

Vid växling på spår som är nedsänkt till markplanet på område, upplåtet för allmänheten (t ex hamnspår eller spår i gata), skall vakt gå kort före växlingssättet och varna vägtrafikanterna på båda sidor om spåret med utvecklad signalflagga (rött sken från handsignallykta). Finns andra, lokala föreskrifter gäller i stället dessa.

3. Sådan övergång mellan plattformar som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg skall vid behov spärras av eller bevakas. Kan detta ej lämpligen ordnas, skall en vakt gå kort före fordonen för att varna allmänheten; fordon får då ej skjutas.
4. Den som enl SJF 010.3, art 17, håller uppsikt framåt ansvarar för att fordon ej föres in på vägkorsning (plattformövergång) eller framföres på nedsänkt spår utan att åtgärder enl mom 2 och 3 är vidtagna.

Växling på bevakad station

5. Vid växling på *fjst* är tbfh (tsm vid vut) växlingsledare om annat ej föreskrivits.

På *annan bevakad station än fjst* får växling ledas endast av växlingsledare som enl tjänstgöringslista utför växling på stationen eller som fått tkl medgivande härtill.

Anm. På fjst får vid oregelmässigheter enklare växling ske utan växlingsledare, t ex avkoppling av tåglok när detta skall användas som hjälpfordon. Vid mer omfattande växling, t ex undanväxling av skadad vagn, bör växlingsledare utbeordras. Kan så ej ske, får fjtkl beordra annan lämplig personal, t ex förare på mötande tåg, att svara för signalgivning, koppling, uppsikt framåt o d.

6. Växling får ej ske på tågspår utanför stationsgränsen utan att tkl/fjtkl lämnat växlingsledaren medgivande. Tkl/fjtkl skall därvid ange den tidpunkt då växlingen skall vara avslutad (minst 10 min innan tåg *tidigast* kan väntas ankomma på spåret). Växlingsledaren skall underrätta föraren härom.

Anm. I undantagsfall får helt tågsätt växlas från ett tågspår till ett annat på fjst utan växlingsledare. Härvid gäller följande. Fjtkl får ej frige växlarna för lokal omläggning utan skall i stället lägga utfartstågväg från berört tågspår och ställa utfartssignalen till "kör". Hela tågsättet skall föras förbi infartssignalen som för den återgående rörelsen till avsett tågspår skall visa "kör". När dragfordonet ej går främst, behöver uppsikt framåt enl SJF 010.3, art 17, ej hållas vid tillämpning av denna anm.

7. När tåg skall ankomma till eller avgå från fjst, får växling äga rum samtidigt endast på spår varifrån fordon genom skyddsväxel förhindras komma in i tågvägen.

På *annan bevakad station än fjst* gäller följande. Av säpl skall framgå

dels när sådan växling som kan utgöra fara för ankommande eller avgående tåg skall vara avslutad (tkl kan dock i varje särskilt fall medge undantag),

dels vilken växling som får pågå samtidigt som tågrörelse äger rum.

8. På fjst får växling förbi utfartssignal ej ske utan att fjtkl lämnat växlingsledaren medgivande. Växlingsledaren skall underrätta föraren, när medgivande erhållits. Medgivandet får lämnas för viss tid och får avse flera utfartssignaler.

Anm. Muntligt medgivande att passera utfartssignal behövs dock ej, om signalbild enl såo fig 6 b—d visas i huvuddvärgsignal eller i sådan dvärgsignal som är uppsatt intill huvudljussignal för utfart.

När kontaktledningen är frånkopplad på angränsande stationssträcka, får fjtkl medge att fordon med uppfälld strömvagn växlas förbi utfartssignal, endast om vakt postar framför den frånkopplade sträckan.

När fjtkl medger växling på fjst, skall han samtidigt frige växlarna för lokal omläggning (se dock mom 6, anm och 8, anm). Frigivningen återtages först sedan växlingsledaren anmält att växlingen är avslutad.

§37

9. Efter avslutad växling eller när fordon under pågående växling lämnas utan tillsyn på bevakad station, skall växlingsledaren se till

- 1) att fordon ej utan tkl medgivande lämnas på tågspår (gäller ej planenlig uppställning),
- 2) att tkl eller ställverksvakt underrättas, när fordon lämnats på spår med spårledning (gäller ej planenlig uppställning),
- 3) att fordon står hinderfritt från tågspår,
- 4) att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med bromsskor.

När växlingen är avslutad för dagen, skall viss tjänstgöringstur (anges i säpl) kontrollera att åtgärder enl 4) vidtagits. Vid stark blåst skall tkl ombesörja extra kontroll.

Föreskrifterna i detta mom gäller i tillämpliga delar även på fjst. Dessutom gäller följande. När växlingen på fjst avslutats och växlingsledaren sett till att avställda fordon bromsats eller förstängts, skall han anmäla detta till fjtkl. Om fordon i undantagsfall måste lämnas på tågspår, som ej har skyddsväxlar eller spårspärrar, skall de förstängas med vagnförstängare som skall låsas.

Växling på lastplats

10. Efter avslutad växling på lastplats skall växlingsledaren se till

- 1) att alla fordon som lämnats kvar är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med bromsskor,
- 2) att växlar och spårspärrar ligger i normalläge,
- 3) att medförd K16-nyckel behandlas enl föreskrifterna i § 47.

§ 38. Tillfällig tidtabell. Order om extratågs gång och tågs inställande

Tillfällig tidtabell

1. Skall extratåg anordnas och finns ej tdt för extratåget i tdtboken, utfärdar tl tillfällig tdt enl S4.

S4 skall delges ordergivningsstationer och övriga berörda stationer samt fjtkl, lokledningscentralen och driftvakter.

Fjtkl och tkl på *alla* stationer som delgivits S4 skall kvittera denna. Tl skall se till att kvitto inkommit från utgångsstationen, innan tåget skall gå därifrån och från övriga stationer, innan ordergivning, tam eller tågklarering som berör tåget skall ske.

2. När ordergivningsstation delgivits S4 som anger att extratåg skall gå på särskild order (E-S4), skall tkl på S3 ange den ordergivning till tåg som stationen skall ombesörja när extratåget anordnas.

Order om extratågs gång

3. Order om extratågs gång skall ges av tl, antingen i samband med att han utfärdar S4 för tåget eller i särskild order enl S5.

För delgivning och kvittering av S5 och tl kontroll av kvitteringen gäller samma föreskrifter som för S4.

4. Tkl på extratågs utgångsstation eller annan station som tl föreskrivit skall ge föraren och tbfh

om tdt finns i tdtboken: S5,

om tdt ej finns i tdtboken: S4 och — när tåget anordnas på dag som är angiven på S4 — även S5.

Anm. Särskild order till tåget ges ej om ändring av uppgift i tdthuvudet. Om tl på S5 under avdelningen "Anm" angivit annan ändring av tdt, skall däremot föraren och tbfh (om ändringen berör denne) ges särskild order härom.

§38

5. Föraren på tåg som skall möta extratåg skall ges mötesorder (S9).

Order ges dock endast i fråga om möte som föraren har skyldighet att kontrollera.

Order om tågs inställande

6. Order att tåg skall inställas skall ges av tl enl S5.

S5 skall delges på samma sätt som S4. Kvitto lämnas dock endast av den station varifrån tåget inställes. Om i S5 angivits ändrat möte, skall dessutom tkl på den nya mötesstationen och tkl på berörd ordergivningsstation lämna kvitto. T1 skall se till att han får kvitto.

7. Förare och tbfh som redan börjat sin tjänstgöring på tåget skall ges order om inställandet (S5).

8. Föraren på tåg vars möte med det inställda tåget bortfaller eller ändras skall ges order (S9). Ordern ges dock endast i fråga om möte som föraren har skyldighet att kontrollera.

§ 39. Order om påskjutning

1. Order om påskjutning ges

på sträcka utan fjb: av tkl, om påskjutning skall ske på endast del av närmaste stationssträcka; av tl i övriga fall,

på fjbsträcka: av fjtkl.

Ordern skall delges tkl på gränsstationerna för påskjutningssträckan och tkl på mellanliggande stationer.

2. Pålok som efter påskjutning på del av stationssträcka skall återgå till gränsstation för stationssträckan ("återgående pålok") skall framföras enl de regler som gäller för vut. S1 utfärdas dock ej.


3. Fjtkl/tkl på den station där påskjutningen börjar skall ge order (S11) till föraren på påloket och på det tåg som skall påskjutas.


4. Pålok får ej användas, om det i tåget finns fordon med övergångskoppel.

Pålok får ej sättas till tåg som är i rörelse.

§40

§ 40. Villkor för fordons framförande på SJ

1. För att ett fordon skall få framföras i tåg eller vut på spår som äges eller trafikeras av SJ fordras följande. 

a) *Svensk personvagn och godsvagn* skall vara försedd med signatur för ägande (inregistrerande) järnväg. Förutom SJ godtages signatur för sådan svensk enskild järnväg som deltar i vagnsamtrafik med SJ. 


b) *Utländsk personvagn* skall vara försedd med dels ägande järnvägs signatur, dels RIC-märke (allmängiltigt eller med beteckningen S).


Anm 1. SJ, DSB och NSB personvagnar får framföras i trafik mellan Sverige, Danmark och Norge utan RIC-märke.

c) *Utländsk godsvagn* skall vara försedd med dels ägande järnvägs signatur, dels RIV-märke eller — om RIV-märke saknas — annan märkning som anger att vagnen får framföras på SJ.

Anm 2. Godsvagn, tillhörande sådan svensk eller norsk järnväg som deltar i vagnsamtrafik, får framföras i trafik mellan Sverige och Norge utan märkning enl ovan.

d) *Dragfordon* skall vara försett med SJ signatur eller signatur för sådan järnväg som med fordonstypen i fråga deltar i samtrafik med SJ.

Fordon som ej uppfyller fordringarna ovan får framföras på SJ först sedan fordonet besiktigats och besiktningssmannen lämnat skriftligt medgivande härtill. Sådan besiktning ombesörjes av cma. 

2. Nyttillverkat eller väsentligt ombyggt fordon får inte provköras på SJ spår eller levereras på spår vid station, förrän fordonet besiktigats och godkänts i den ordning som bestämts av cma. 

§ 41. Bromsföreskrifter för tåg

1. Tågen hänföres till följande bromsgrupper:

bromsgrupp R: när bromsvikten kommer antingen från endast R-bromsar eller från både R- och P-bromsar; P-broms dock på högst 12 axlar,

bromsgrupp P: när minst 2/3 av bromsvikten kommer från P-bromsar och resten antingen från endast R-bromsar eller från endast G-bromsar,

bromsgrupp G: när bromsvikten kommer från endast G-bromsar,

bromsgrupp M: när minst 2/3 av bromsvikten kommer från M-bromsar.

De olika tågslagen skall normalt hänföras till följande bromsgrupper:

resandetåg	R
malmtåg	M
övriga tåg	P

Vid avvikelse från denna regel skall bromsgruppen anges i tågets tdt. Om bromsgruppen tillfälligt ändras, skall föraren ges order (S11).

2. a) Främsta fordonet i tåg skall vara tryckluftbromsat.

b) Sista fordonet skall normalt vara tryckluftbromsat.

c) Är sista fordonet ej tryckluftbromsat gäller följande:

1) den obromsade vikten (för dragfordon tjänstevikt) sist i tåget får vara högst 90 ton. Hastigheten får därvid vara högst 60 km/h. Är den obromsade vikten högst 65 ton, får dock hastigheten vara högst 80 km/h,

2) sista fordonet skall vara anslutet till tryckluftledningen,

3) fordon med resande skall tryckluftbromsas eller följas av fordon (ett eller flera) som tryckluftbromsas.

3. Föraren skall på bl 67 017 ges uppgift dels om tågvikt, bromsvikt och tillgängligt bromstal, dels huruvida sista fordonet är tryckluftbromsat eller ej. I sistnämnda fall anges även storleken av den obromsade vikten sist i tåget.

Anm. Detta mom gäller ej för motorvagnståg.

§42

§ 42. Tågs storlek

1. I andra tåg än motorvagnståg får tåglängden — verksamt lok dock ej inräknat — vara:

Bromsgrupp	Största tåglängd i axlar resp meter vid sth (km/h)				
	t o m 60	61—80	81—90	91—100	101—130
R	—	—	68 ax	68 ax	68 ax
P					
—resandetåg	80 ax	80 ax	68 ax	68 ax	—
—övriga tåg	700 m	700 m	700 m	600 m	—
G	850 m	850 m	—	—	—
M	440 m	—	—	—	—

Uppgift om tåglängd i axlar resp meter skall ges till föraren på bl 67 017.

2. I motorvagnståg med enbart fordon litt X 1 eller Y 3 får antalet axlar vara högst 40; i övriga motorvagnståg högst 32.

§ 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag

Allmänt

1. På *normalspår* får fordon med skruvkoppel ej gå intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående buffertskivors mittpunkter på rakspår är större än

85 mm för fordon med nedfällda övergångsbryggor,
125 mm för andra fordon.

På *smalspår* får fordon ej gå intill varandra i tåg, om höjdskillnaden mellan stöt- och draginrättningarna är större än 80 mm.

2. Fordon med större axellast än den för sträckan största tillåtna får ej gå i tåg utan medgivande.

3. Fordon som överskrider för sträckan gällande lastprofil får ej gå i tåg utan medgivande.

4. a) Har hjulplatta, intryckning eller avfjällning uppkommit i ett hjuls löpyta av minst 40 mm längd gäller följande:

1) om skadans längd är 40—60 mm får fordonet gå till närmaste station med driftverkstad eller reparationsspår. *Vid lägre temperatur än -10°C får hastigheten härvid vara högst 10 km/h.* Vid högre temperatur erfordras ingen hastighetsnedsättning, *dock skall hastighetsområdet 15—45 km/h undvikas;*

2) om skadan har större längd än 60 mm får fordonet gå endast till närmaste bevakade station. Hastigheten får härvid vara högst 10 km/h.

b) För fordon med hjulringsbeläggning (materialanhopning på löpytan) gäller följande, oavsett beläggningens längd:

1) om hjulringsbeläggningen har en höjd av högst 1 mm gäller samma föreskrifter som under a 1);

2) om hjulringsbeläggningen har större höjd än 1 mm gäller samma föreskrifter som under a 2).

§43

Den som upptäckt skada enl a) eller b) ovan skall underrätta lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka fjtkl.

c) Har fordon i tåg skadats på annat sätt än som nämnts under a) och b) och kan fordonets trafikduglighet ifrågasättas, skall frågan om och hur fordonet får fortsätta avgöras av föraren för dragfordon och av vagnpersonal för annat fordon. Är vagnpersonal ej anträffbar, får frågan även i sistnämnda fall avgöras av föraren.

5. På bl 67 017 skall för varje tåg (dock ej motorvagnståg) anges sth för det fordon i tåget som — med hänsyn även till lasten o d — har den lägsta medgivna hastigheten. Härvid undantages dels verksamt, dels overksamt dragfordon (betr sistnämnda dragfordon se mom 7).

Måste hastigheten till följd av föreskrifterna i denna paragraf vara lägre än den som kan utläsas av bl 67 017, skall föraren ges order på S10.

Dragfordon

6. Med undantag av pålok skall verksamt, ej multipelkopplat lok gå främst i tåg. Framföres tåg av flera sådana lok, skall de kopplas intill varandra.

Lok — verksamma eller overksamma — får gå intill varandra endast om sammanlagda antalet lokaxlar ej överstiger det antal som för sträckan i fråga fastställts av cba. I annat fall skall minst 14 vagnaxlar inkopplas så, att största medgivna antalet lokaxlar i följd ej överskrides. Även om medgivet antal lokaxlar i följd skulle göra det möjligt, krävs dock särskilt medgivande av cba, om *mer än två verksamma ellok* skall framföras intill varandra.

7. För transport av overksamt dragfordon gäller följande.

Tl skall på bl 67 015 underrätta berörda tkl/fjtkl på eget distrikt och tl på andra berörda distrikt. I fråga om skadat dragfordon eller om åtgärder vidtagits på dragfordonet enl bil 1, skall den verkstad som beställer transporten lämna tl uppgift enl bl 67 015 på transportvillkoren.

När overksamt dragfordon — oavsett placering i tåget — medföres, skall föraren underrättas på bl 67 017 med angivande av placering och medgiven hastighet enl bl 67 015.

Personvagnar m fl

843

8. Sth för person-, post- och resgodsvagnar anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan, gäller för

- a) normalspårig vagn 90 km/h
 b) smalspårig vagn 60 km/h

Godsvagnar

9. Sth för normalspåriga trafik- och tjänstevagnar anges genom märkning på vagnen (s k ABC-märkning eller — för flertalet tjänstevagnar — enbart hastighetsmärkning).

Exempel på ABC-märkning

	A	B	C
	20,5 t	24,5 t	28,5 t
S	20,5 t	24,5 t	
SS	20,5 t		

Tontalen är s k lastgränser, d v s tal som anger den största vikt varmed en vagn får lastas vid transport på sträckor som medger 16, 18 och 20 tons axellast (kolumnerna A, B resp C). Lastgränsen är även beroende av den hastighet med vilken vagnen skall framföras.

Följande sth gäller

Märkning	Sth (km/h)
Vagn med ABC-märkning Rad med SS	120 ¹⁾
Rad med S	100
Rad med 00	enl märkningen
Rad utan SS , S eller 00	utländsk vagn: 80 svensk vagn på svensk sträcka: 90 ²⁾
Vagn utan ABC-märkning 00	enl märkning
Utan 00	40

¹⁾ Oavsett märkningen dock högst 100 km/h i Sverige.

²⁾ På ett fåtal RIV-märkta vagnar, som ej tillåter 90 km/h, anges medgiven sth inom ram, placerad vid sidan av ABC-märkningen.

843

10. För normalspåriga vagnar, kopplade med övergångskoppel, typ An, gäller:

- obromsade,
- sist i tåg,
- ej närmast efter vagn med resande,
- sth 50 km/h,
- föraren underrättas på bl 67 017.

Anm. Malmvagnar, kopplade till lok med SA3-länk, får framföras i tåg utan inskränkning. Andra typer av övergångskoppel än An och SA3-länk får på normalspår ej användas i tåg, se SJF 010.3.

11. Sth för smalspåriga trafik- och tjänstevagnar anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan gäller sth 40 km/h.

Specialfordon

12. Transportvillkor för vissa specialfordon är angivna i bilaga 2.

Vissa laster

13. I efterföljande mom avses med

Skyddsvagn

- vagn som ej medför personer,
- vagn som ej har någon av varningsetiketterna 1, 2 A-D, 3, 4, 4 A, 5, 6 D,
- cisternvagn som ej har orangefärgat band,
- vagn som ej är lastad med långt gods av stor tyngd.

14. För vagn med sådan *explosiv vara*, som innebär att vagnen enl SJF 621 skall förses med varningsetikett nr 1, gäller:

- ej tryckluftbromsad,
- ej i tåg med resande,
- närmast före och närmast efter varje vagngrupp skall finnas minst två skyddsvagnar,
- övervakningsman skall beordras.

15. För vagn med sådan *brandfarlig vara*, som innebär att vagnen enl SJF 621 skall förses med någon av varningsetiketterna nr 2 A-D, gäller:

- ej i tåg med resande,
- mellan sådan vagn och bemannat dragfordon skall finnas minst två skyddsvagnar,
- ej sist i tåg; skall efterföljas av minst två vagnar.

16. För sådan cisternvagn (lastad eller tom), som är försedd med ett orangefärgat band runt cisternen, *gasvagn*, gäller:

- ej i tåg med resande,
- närmast före och närmast efter varje vagngrupp skall finnas minst två skyddsvagnar,
- medföres vagn med klor, svaveldioxid eller vinylklorid underrättas föraren härom på bl 67 017.

17. För vagn *med långt gods av stor tyngd* gäller:

- ej intill bemannat dragfordon eller vagn med personer,
- sth 70 km/h (40 km/h på smalspår).

18. För transport av *last, som vilar på två eller flera vagnar*, gäller:

a) Vagnar med räler på två, tre eller fyra vagnar:

- ej i tåg med resande,
- sist i tåg,
- sth 70 km/h (40 km/h på smalspår).

b) Vagnar litt Qbv med s k långräler:

- endast i särskilt tåg eller vut,
- sth 60 km/h.

c) Vagnar med gods av annat slag:

- sth (dock högst 70 km/h), placering o d anges i varje särskilt fall i transportmedgivandet enl SJF 620.1.



§ 44. Tågs bemanning

1. Tåg skall manövreras av förare som har sin plats i främre förarhytten på det främsta fordonet.

I tåg skall på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp.

Anm. Utgöres det främsta fordonet av lok litt Tb eller Tc skall — när motoränden går främst — en signalkunnig person ta plats i förarhytten för att vara föraren behjälplig med uppsikten.

2. Tåg bemannas enl regler som utfärdas av cta.

Tbfh skall normalt finnas på resandetåg. Medföljer ej tbfh på sådant tåg, skall detta anges i tdt. I tdt skall även anges, när i undantagsfall tbfh medföljer annat tåg än resandetåg. Beslutar tl ändring, skall han underrätta berörda stationer. Tkl på den station varifrån tågets bemanning ändras skall ombesörja order (S11) till föraren.

3. På lok och i den förarhytt varifrån motorvagnståg manövreras får ingen färdas utan medgivande. Hos föraren får ej flera personer finnas än denne bestämmer.

Anm. Tbfh eller annan konduktörspersonal får utan särskilt medgivande färdas i ovan angivna utrymmen, dock endast när tjänstekupé eller annat lämpligt utrymme saknas i tåget. Detsamma gäller växlingspersonal och arbetsbiträde som medföljer tåg av lokal karaktär.

845

§ 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov

Andra tåg än motorvagnståg

1. På tågs utgångsstation skall tkl eller annan tjänsteman enl säpl se till att tåget har slutsignaler.

2. Vagnar i resande-, gods- och tjänstetåg skall synas i fråga om trafikduglighet och lastning i den omfattning som erfordras med hänsyn till tågens säkra framförande och enl regler som utfärdas av cta i samråd med cma.

3. Bromsprov enl SJF 312 skall utföras

i tåg *med tbfh*: av tbfh, om annat ej bestämts i linjeboken och säpl,

i tåg *utan tbfh*: av växlingsledaren, om annat ej bestämts i säpl. Finns ej växlingsledare, t ex på fjst, svarar föraren själv för detta.

4. I tåg *med tbfh* skall denne kontrollera

- att tåget är riktigt sammansatt enl såo,
- att tåget har slutsignaler,
- att bromsprov gjorts,
- att vagnsyning gjorts.

Tbvh skall lämna föraren uppgift om tågvikt, bromsvikt, tillgängligt bromstal, tåglängd m m. Uppgiften lämnas på bl 67 017, om cto ej medgivit att den får lämnas muntligt.

5. I tåg *utan tbfh* skall kontroll enl mom 4 göras

på fjst och lastplats: av växlingsledare, när sådan finns; eljest föraren,

på annan bevakad station än fjst: av tkl eller annan tjänsteman enl säpl.

Anm. I tåg som består av endast ett eller flera dragfordon skall kontrollen alltid göras av föraren.

Uppgift enl mom 4, sista stycket skall lämnas av:

på fjst och lastplats: av särskild växlingsledare, när sådan finns,

på annan bevakad station än fjst: av tkl eller annan tjänsteman enl säpl.

6. Föraren skall kontrollera

- att dragfordonet får framföras på sträckan i fråga,
- att främsta fordonet har verksam tryckluftbroms,
- att bromsprov gjorts,
- att föreskrivna effekter finns på dragfordonet och att dragfordonet har föreskrivna signaler.

Motorvagnståg

7. Föraren ansvarar för att motorvagnståg ställes i ordning enl SJF 333 och SJF 455 D och skall i tillämpliga delar utföra kontroll enl mom 6 ovan.

§ 46. (Reservnummer)

§47

§ 47. Säkerhetstjänstens organisation på station. Kontrollåsnnycklar

1. Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder som har samband med tågs klarering och eljest övervaka dessa.

Cto kan medge att tklbiträde får finnas. Tklbiträde skall ha tklutbildning. Tklbiträde får ej utföra säkerhetsåtgärd som åligger tkl *personligen*.

Annan tjänsteman än tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd som åvilar tkl endast om denne givit order härom i varje särskilt fall.

2. På bevakad station skall bl a tambok, tklbok och S-pärm finnas.

3. All stationär personal i säkerhetstjänst är skyldig att ta del av säpl.

4. Tkl och tklbiträde skall vid inträde i tjänst ta del av bl a tklboken. Överlämning skall dessutom göras muntligt, när detta är möjligt.

5. a) Av kontrollåsnnycklar typ K15, K10T, OK16 och K14 får endast en nyckel finnas i bruk.

b) K12-nyckel eller hänglåsnnyckel som användes för låsning av växel eller spårspärr på bevakad station får begagnas endast av den som enl säpl har medgivande härtill.

c) K16-nyckel som är avsedd för lastplats eller — efter cto medgivande — obevakad station skall förvaras på station som cto bestämt. Nyckel får mot kvitto lämnas ut av tkl till tbfh, förare (på tåg utan tbfh), tsm, A-fordonsförare eller annan behörig tjänsteman.

När K16-nyckel lämnats ut till

1) *tbfh eller förare* skall detta meddelas vid ut-anmälan; in-anmälan för tåget får ej lämnas, förrän tbfh (föraren) lämnat nyckeln till tkl,

2) *tsm eller A-fordonsförare*, skall detta meddelas tkl på den andra gränsstationen samtidigt med hinderanmälan,

3) *annan behörig tjänsteman*, skall tkl för den som kvitterar nyckeln framhålla att det krävs särskilt tillstånd av tkl, innan nyckeln får användas. När sådant tillstånd lämnats, skall tkl anmäla hinder.

Hinderanmälan får ej återkallas förrän den som kvitterat nyckeln, *antingen* återlämnat den till tkl på en av stationssträckans gränsstationer

eller till tkl på en av stationssträckans gränsstationer anmält "Jag har K16". I sistnämnda fall får K16-nyckeln ej åter användas, förrän tillstånd inhämtats hos tkl på en av stationssträckans gränsstationer.

Anm. När K16 utlämnats till tsm eller A-fordonsförare får det i närmast föregående stycke nämnda alternativet "Jag har K16" ej tillämpas vid tpl vars växlar m m enl cto medgivande ej behöver vara förreglade utan endast låsta med K16-nyckel.

Har station som fått K16-nyckel ej lämnat ut denna, skall nyckeln snarast återsändas.

d) När plomberad kontrollåsnyckel tillfälligt måste användas, skall detta snarast anmälas till cto. Nyckeln skall förseglas provisoriskt av tkl, och cto skall snarast låta plombera om den.

e) Om kontrollåsnyckel förkommit, skall cto genast anmäla detta till bdc. Ny nyckel skall lämnas ut av bdc. Upphittad kontrollåsnyckel får ej användas utan skall sändas till bdc.

§48

§ 48. Bevakade och obevakade stationer

Allmänt

1. På bevakad station skall tkl tjänstgöra så länge tåg finns på intilliggande stationssträcka.

Anm. Cto får medge att tkl tjänstgöring börjar först viss tid före tågs ankomst och upphör, innan tåg lämnat stationssträckan. På en av stationssträckans gränsstationer skall dock tkl alltid tjänstgöra så länge tåg finns på stationssträckan.

Under tid utan tågrörelse

2. Kort innan en station (K) lämnas obevakad under tid då tågrörelse ej förekommer, skall tkl där till tkl på stationssträckans nya gränsstationer anmäla: "*K är obevakad till kl*". Om K har fått liknande anmälan från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter som tkl på den nya stationssträckans gränsstationer behöver känna till.

Innan K åter tar upp bevakningen, skall tkl där till tkl på stationssträckans gränsstationer anmäla: "*K är åter bevakad*". Samtidigt skall tkl på gränsstationerna flytta över de uppgifter till tkl i K som denne behöver känna till.

Anm. Cto kan medge undantag från detta mom.

Under tid med tågrörelse

3. Station som är gränsstation till fjbsträcka får ej vara obevakad för tåg. Detsamma gäller station som är gränsstation mellan sträcka med och sträcka utan linjeblockering.

Annan station skall vara bevakad för tåg, om den ej angivits som obevakad i tdt eller särskild order av tl/fjtkl.

En station (K) som är obevakad för ett tåg (01) skall vara bevakad för tåget:

a) på särskild order av tl eller — vid försening — genom beslut av tkl själv,

b) utan särskild order av tl i följande fall:

1) om 01 i K skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg,

2) om extratåg anordnas och det av tdt för extratåget framgår att K då skall vara bevakad för 01,

3) om enkelspårsdrift anordnas och K enl S7 blir gränsstation för denna,

4) om linjeblockering toges ur bruk och K enl S14 blir gränsstation mellan sträcka med och sträcka utan linjeblockering.

4. Ändras bevakningsskyldigheten på en station (K), skall order till tåget ges sålunda:

a) om K blivit *obevakad*:

förare och tbfh delges S11;

b) om K blivit *bevakad*:

1) *förare* delges S11; sådan order ges dock ej, om föraren fått annan order (S8, S9, S7 eller S14) som innebär bevakningsskyldighet enl mom 3 b.

Har föraren ej fått order på tidigare station skall

antingen föraren ges order utanför K

eller —när signaltelefon (radio) saknas—tåget tagas in på följande sätt:

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör",

tkl ger "sakta",

föraren svarar med "uppfattat";

§48

2) *tbfh* delges S11, dock endast om ordern till föraren ges på denna blankett. I övriga fall — d v s när föraren fått order om bevakningen på S8, S9, S7 eller S14 eller när föraren ej fått order på tidigare station — skall *tbfh* på tåg som *stannat för trafikutbyte* i K genast ges order av tkl där.

5. Innan tkl tjänstgöring får upphöra på en station (K) som skall lämnas obevakad för tåg, skall tkl

1) om K skulle ha varit bevakad för tåget ombesörja order (S11) till förare och *tbfh* och underrätta kontrollstationen,

2) inspektera tågväg som skall användas medan K är obevakad och se till att alla fordon är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr,

3) ställa huvudsignalerna till "kör",

Anm 1. Kan huvudsignal ej visa riktig, tydlig och fullständig körsignal, skall tl avgöra, om stationen trots detta får lämnas obevakad.

4) ha fått "01 in i L" för närmast föregående tåg (om sådan anmälan förekommer på sträckan),

5) sedan åtgärderna enl 1)–4) vidtagits, skall tkl anmäla "*Fri genomfart i K (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret)*" till tkl på den nya stationssträckans gränsstationer; om K fått anmälan "*Fri genomfart*" från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter som tkl på den nya stationssträckans gränsstationer behöver känna till.

Anm 2. Cto kan medge att tkl i K redan vid ut-anmälan för 01 anmäler "*då 01 inkommit i L, fri genomfart i K (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret)*" och att tkl tjänstgöring därefter upphör utan att "01 in i L" avvaktas. Om annat tåg (02) mött 01 i K, får detta förfaringssätt dock ej tillämpas, förrän "02 in i J" erhållits.

Sedan "*Fri genomfart i K*" anmälts, får växel eller spårspärr ej rubbas eller annat förhållande ändras så länge K är obevakad. Cto kan dock medge undantag från föreskrifterna i detta stycke; villkoren härför är angivna i SJF 010.4.

6. Innan en station (K), som varit obevakad för tåg, åter tar upp bevakningen, skall tkl ta reda på tågläget och därefter i nämnd ordningsföljd:

1) på sträcka utan linjeblockering: kontrollera att "05 in i L" anmäls för det sista tåg som gått medan K varit obevakad; undantag: om 05 gått från den närmaste bevakade stationen före K men är så försenat, att det ej kommit till K, och K därför skall ta upp bevakningen för 05,

2) ställa huvudsignalerna till "stopp" och återställa anordningarna i ställverket till normalläge; undantag: huvudsignal vid sträcka med linjeblockering får vara inställd för påverkan av tågen,

3) anmäla: "*Fri genomfart i K återkallas*" till tkl på stationssträckans gränsstationer; dessa skall till tkl i K flytta över de uppgifter som denne behöver känna till.

Först sedan dessa åtgärder utförts, får tkl i K utväxla tam eller skriva ut S8.

§49

§ 49. Order till tåg och vagnuttagning

Allmänt

1. Order till tåg skall ges på S-blankett eller i vko och till vut på S-blankett.

I följande fall får order till tåg och vut ges muntligt.

Order som gäller *fjbsträcka*: order som ges av fjtkl personligen. Mottagaren skall dock skriva ned ordern på S-blankett, såvida den inte ges när tåget (vut) befinner sig omedelbart utanför eller på den tpl eller framför den signalinrättning där ordern skall tillämpas.

Order som gäller *sträcka utan fjb*: order — dock ej enl S8 eller S9 — som ges av tkl personligen, när tåget (vut) befinner sig omedelbart utanför eller på den tpl eller framför den signalinrättning där ordern skall tillämpas.

Anm. Muntlig order från tkl får *förmedlas* av annan tjänsteman, när tkl ej kan komma i direkt kontakt med ordermottagaren.

Order på S-blankett

2. Order på S-blankett skall vara tydligt skriven. Namn på tpl i ordertexten på S-blankett som skall ges till tåg eller vut skall vara utskrivet, om förkortning ej är medgiven enl blanketten. Skall ordern undertecknas av tkl, skall han göra detta personligen.

Anm. Sådan order från fjtkl till tåg (vut) som kräver nedskrivning på S-blankett får vid stationsmanövrering förmedlas av ställverksvakten. Denne skall underteckna ordern med fjtkl namn jämte sitt eget. När ordergivning skett, skall ställverksvakten anmäla detta till fjtkl. Cto kan medge att nu nämnt tillvägagångssätt får tillämpas även på annan fjst där stationspersonal — utan att stationsmanövrering anbefallts — tjänstgör.

I föregående stycke nämnt tillvägagångssätt kan av cto i tillämpliga delar medges för annan station än fjst när så anses erforderligt, t ex på grund av bangårdens utsträckning. Medgivandet får dock avse endast order som tillkommit kort tid innan tåg eller vut skall avgå.

3. Sedan ordermottagare tagit del av order på S-blankett, skall han kvittera denna på stationens exemplar.

4. Vid personalbyte på tåg eller vut skall den avlöste överlämna order till den tillträdande mot kvitto (eventuellt genom tkl).

5. Tkl på kontrollstation skall ombesörja att order ges till tåg.

När så kan ske skall ordern ges på station före kontrollstationen (om möjligt på närmast föregående ordergivningsstation där tåget har fast uppehåll).

När tågs utgångsstation ej är ordergivningsstation, skall tkl där hos tkl på föregående ordergivningsstation ta reda på vilka order som skall ges till tåget.

6. När order givits till tåg eller när sådan ordergivning som pågår tills vidare upphört, skall tkl på den ordergivande stationen meddela tkl på kontrollstationen detta.

Har tåg avgått från ordergivande station utan att ha delgivits order, skall tkl där dels anmoda tkl på annan station att ge ordern, dels meddela tkl på kontrollstationen detta.

7. När ny kontrollstation inträder, skall tkl på den förutvarande vid behov dels anmoda tkl på den nya kontrollstationen att kontrollera ordergivningen, dels underrätta tkl på ordergivande station härom.

Order i vko

8. Tkl på kontrollstation skall vid tidpunkt som fastställes av tdc lämna tl uppgift om de order som skall ingå i vko.

9. Mottagare av vko skall kontrollera att den innehåller angivet antal sidor, att dessa med hänsyn till sidnumreringen är de rätta och att all text är tydlig.

Tkl på kontrollstation skall snarast efter det att vko erhållits kontrollera att de order som skall ingå i vko är riktigt införda i denna.

§ 49—50

10. Om order i vko ändras, skall order ges på S-blankett med uppgiften "Ändring av vko".

11. Om förare eller tbfh ej skulle kunna få vko innan denna börjar gälla, skall han ombesörja att en tkl överlämnar bestyrkt utdrag ur vko eller att tkl på ordergivningsstationerna ger order på S-blankett med uppgiften "Ersätter vko". Finns ej någon order att delge, skall detta meddelas på S11 med uppgiften "Ersätter vko" jämte anteckningen "Intet".

12. Vko vars giltighetstid utgått skall genast makuleras.

§ 50. Spår för tåg på station

Genomfartståg skall i regel tagas in på huvudtågväg.

I övrigt bör tågspår väljas så, att personer som skall gå till eller från tåg ej behöver passera spår där annat tåg ankommer eller avgår under tiden. För att möjliggöra detta får under vissa betingelser — se säok — undantag göras från regeln att genomfartståg skall tagas in på huvudtågväg.

När station är obevakad, skall tåg gå på huvudtågväg.

§ 51. Manövrering av huvudsignal m m

1. a) Huvudsignaler på *bevakad station och på station som är obevakad under tid utan tågrörelse* skall normalt visa "stopp". Undantag: huvudsignal vid sträcka med linjeblockering får vara inställd för påverkan av tågen.

Växlarna i huvudtågvägen och de växlar (spårspärrar) som skyddar denna skall ligga i normalläge utom när de behöver läggas om för rörelse med tåg- eller småfordon eller för t ex rengöring.

Spak för lokal omläggning av växel som kan läggas om även centralt skall vara fränkopplad, när den ej användes.

b) Huvudsignaler på *station som är obevakad för tåg, på lastplats och på annan plats på linjen* skall normalt visa "kör". Undantag: när sådant beroende finns, att säkerhetsanordning vid vägkorsning måste spärra vägtrafiken innan "kör" kan visas eller när huvudsignal vid sträcka med linjeblockering är inställd för påverkan av tågen.

2. Anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågväglåsning får manövreras endast av tkl personligen.

Nyckel till tågväglås eller tågvägsspärr får ej sitta kvar i låset (spärren) utan skall alltid innehavas av tkl personligen.

Ingen får ställa huvudsignal till "kör" utan att tkl personligen givit order härom i varje särskilt fall, om tto ej medgivit annat.


3. Huvudsignal får ej friges eller ställas till "kör" och tkl får ej ge order att visa "kör", förrän allt är klart för tågs (vut) infart eller utfart. Vid behov skall tkl ange villkoren för att visa "kör".


4. På station där växlar och spårspärrar *kan förreglas* skall huvudsignal ställas till "stopp" och tågväglåsning upphävas enl föreskrifter som finns på ställverket, om detta ej sker automatiskt.

På station där växlar och spårspärrar *ej kan förreglas* skall huvudsignal ställas till "stopp" snarast möjligt sedan tågets främsta fordon passerat signalen.

§51

5. Kan infartssignal normalt ej visa "kör" till det spår som skall användas eller kan den ej visa "kör" på grund av att fordon finns i eller för nära tågvägen, skall tåg tagas in enl § 52:2.

Måste tkl vid tågs ankomst stå vid infartssignalen, får han ge föraren muntligt medgivande att passera stoppsignalen från infartssignalen. 

6. Huvudsignal får ej ställas till "kör" för prov e d, förrän berörd tågväg inspekterats och tkl lämnat medgivande. Tkl skall härvid ange när "kör" senast skall återtagas (minst 10 min innan tåg *tidigast* väntas framgå). 

7. Skall "kör" från huvudsignal återtagas utan att tåg (vut) framgått, får tågvägen ej upplösas, förrän tåg (vut), vars förare möjligen sett körsignalen eller försignaleringen till denna, stannat.



§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Infartssignal är felaktig

1. Är infartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt. Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall tkl ombesörja att huvudsignaltavla sättes upp på sådan infartssignal som utgöres av semafor.

2. För ordergivning till förare på tåg och för tågs intagande gäller följande.

a) På annan bevakad station än fjst

Kan signalen ej visa tydligt "stopp", skall föraren om möjligt ges order (S10) på tidigare station.

Anm1. Visar infartssignalen "kör" i stället för "stopp" och finns hinder för tågs intagande, skall tkl — om föraren ej fått S10 — genast försöka stoppa tåget.

Tåg får tagas in förbi infartssignalen på något av följande sätt.

Signaltelefon (radio) finns: enl föreskrifterna i § 70.

Signaltelefon (radio) saknas:

sedan "beredd" givits, visar tkl rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),

föraren svarar med "uppfattat",

tkl visar "framåt", vilket innebär att tåget får passera infartssignalen,

föraren svarar med "uppfattat".

Tkl får beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalerna.

Anm2. När infartssignal ej kan visa "kör" och flera tåg berörs, t ex i samband med ban- eller signalarbete, får tkl — antingen signaltelefon (radio) finns eller ej — i vko (i undantagsfall på S10) ge order enl följande: "Infartssignalen kan ej visa 'kör'. 'Beredd' skall ges. Tåget behöver dessförinnan ej stanna."

b) På fjst

Föraren skall ej ges order. Föreskrifterna i § 70 skall tillämpas.

852**Infartssignal saknas**

3. Saknas infartssignal på bevakad station, skall signalgivare, när tåg väntas, vid eller utanför yttersta växeln visa rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken),
föraren svarar med "beredd",
finns ej hinder för tågets intagande, visar signalgivaren "framåt",
föraren svarar med "uppfattat".

Finns hinder för tågets intagande, skall signalgivaren efter "beredd" visa stillahållen stoppsignal, tills tåget stannat.

Utfartssignal är felaktig

4. Är utfartssignal på bevakad station felaktig, skall den visa "stopp" eller vara släckt.

5. För ordergivning till förare på tåg och för tågs klarering gäller följande.

a) På annan bevakad station än fjst

Föraren skall ges order (S10).

Anm. Order skall dock inte ges, när utfartssignal ej kan visa "kör" på station varifrån tåget enl S14 skall gå in på sträcka med linjeblockering *ur* bruk. (Finns mer än en utfartssignal i tågvägen, gäller detta endast den yttersta.)

"Avgång" innebär att tåget får passera utfartssignalen. Förreglar denna i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

b) På fjst

Föraren skall ej ges order. Föreskrifterna i § 70 skall tillämpas.

§ 53. Försignal är felaktig

Är försignal till infarts- eller utfartssignal felaktig, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S10). Detsamma gäller fristående försignal till blocksignal och till huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro.

§54-55

§ 54. Tågvägsklargöring

1. Före tågs infart på eller utfart från bevakad station skall tågvägen göras klar. Detta innebär bl a

- att de växlar som ingår i själva tågvägen lägges rätt,
- att de växlar och spårspärrar som skyddar tågvägen lägges i skyddande läge,
- att växlar (spårspärrarna) låses, om de ej blir förreglade; medväxel i tågvägen behöver dock ej låsas.

Vid möte skall infartstågvägen göras klar för båda tågen, om detta är möjligt.

2. Tågväg skall göras klar av tkl, om ej särskild tågvägsklargörare angivits i säpl.

§ 55. Tågvägsinspektion

1. Kort före tågs infart på eller utfart från bevakad station och efter den tidpunkt, då växling skall vara avslutad, skall klargjord tågväg inspekteras. Detta innebär kontroll av bl a

- att de i § 54:1 nämnda åtgärderna är riktigt utförda; muntligt besked eller "klart" får godtagas som kontroll av att *medväxel* som ej blir förreglad ligger rätt,
- att växling i strid mot § 37:7 ej pågår eller kommer att börja, innan tåget framgått,
- att klargjord tågväg — för ankommande tåg med fast uppehåll även infartstågvägens förlängning till ca 100 m bortom slutpunkten — är hinderfri; småfordon ingår dock ej i denna kontroll.

Anm. Detta mom gäller ej på station vid sträcka med linjblockering, när infarts- och utfartssignaler ställts in för påverkan av tågen.

2. Tågväg skall inspekteras av tkl. Cto kan dock medge att inspektionen — helt eller delvis — utföres av särskild tågvägsinspektör.

Tågvägsklargörare får vara tågvägsinspektör endast

— om det rätta läget för de växlar och spårspärrar som hör till tågvägen kan kontrolleras genom annat kontrollås än K12 eller genom anordning i ställverk eller

— om tåget tillfälligtvis måste tagas in enl § 52:2 eller

— om cto lämnat medgivande för station med ett fåtal växlar och spårspärrar.

§ 56. (Reservnummer)

§ 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Under tågs infart på eller utfart från bevakad station får annat tåg vara i rörelse där, endast om tågvägarna är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

Anm. Cto kan medge undantag från denna paragraf. Beträffande förutsättningarna för sådant undantag se säok.

§ 58. Skydd för allmänheten på trafikplats

På annan bevakad station än fjst skall tkl ombesörja att de delar av spår som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg spärras av eller bevakas vid tågrörelse eller att allmänheten varnas.

På fjst och på annan tpl där personal ej tjänstgör skall skydds- och varningsanordningar finnas i den utsträckning och av det utförande som angivits i SJF 541.7.

§58

Personplattform skall i mörker vara belyst, när den är upplåten för allmänheten. På tpl där personal ej tjänstgör och tändning och släckning ej sker automatiskt, behöver personplattform dock ej vara belyst.



§ 59. Tåganmälan

1. Utförlig tam består av klart-, ut- och in-anmälan.

a) Klart-anmälan,

"Klart 01 till L", lämnas från en bevakad station (L) till närmast bakomliggande bevakade station (J) för att frige stationssträckan J-L för 01.

Klart-anmälan får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje särskilt fall.

Saknas "Fri genomfart i K", skall klart-anmälan lyda: "*Fri genomfart saknas från K, eljest klart 01 till L*". Tkl J skall ombesörja order (S10) till föraren.

Måste klart-anmälan återkallas, skall detta formuleras: "*Klart 01 till L återkallas*".

Då-klart-anmälan,

"*Då 01 inkommit, klart 02 till J*" får lämnas från J till L vid spetsmöte eller när cto eljest medgivit detta. Då-klart får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje särskilt fall.

I följande fall får dock då-klart ej lämnas för 02,

1) när K16 lämnats ut till 01,

2) när 01 har pålok.

Anm. Föreskrift om klart-anmälan vid tågmötesändring finns i § 77:4.

§59**b) Ut-anmälan,**

"01 ut", lämnas från en bevakad station (J) till närmast framförliggande bevakade station (L) snarast sedan 01 avgått från J. Cto får dock medge att ut-anmälan lämnas

1) tidigast 5 min före den beräknade avgångstiden (endast på kort stationssträcka); ändras den beräknade avgångstiden, skall ny ut-anmälan lämnas,

2) vid viss tidpunkt *efter* 01 avgång.

Måste ut-anmälan återkallas, skall detta formuleras: "01 ut återkallas".

c) In-anmälan,

"01 in i L", lämnas från en bevakad station (L) till närmast bakomliggande bevakade station (J) snarast möjligt sedan tkl i L kontrollerat

1) att 01 kommit helt innanför stationsgränsen,

2) att infartssignalen för 01 visar "stopp",

3) att K16 som varit utlämnad till 01 återlämnats.

In-anmälan får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje särskilt fall.

2. För tåg med pålok gäller vid tam följande.

På hel stationssträcka. Ut-anmälan skall lyda: "01 ut med pålok till L".

In-anmälan skall lyda: "01 med pålok in i L".

På del av stationssträcka. Ut-anmälan skall lyda: "01 ut med pålok till X" (den plats på linjen där påloket skall lämna 01).

3. När tåg anordnas i båda riktningarna på endast del av stationssträcka, skall cta föreskriva hur tam skall utväxlas m m.

4. Tam skall utväxlas i följande utsträckning.

a) Sträcka utan linjeblockering

Utförlig tam.

Anm. Vid enkelspårsdrift skall det spår som skall användas anges vid klart-anmälan (då-klart-anmälan) för

- 1) det tåg som först skall gå på högerspår,
- 2) det tåg som först skall gå på vartdera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits.

b) Sträcka med linjeblockering

Ingen tam.

Undantag (gäller endast på sträcka utan fjb):

- 1) *för tåg vilkas ordningsföljd är ändrad* lämnas ut-anmälan,
- 2) *vid påskjutning* lämnas ut-anmälan för tåget med pålok och — vid påskjutning över hel stationssträcka — även in-anmälan (se mom 2),
- 3) *vid enkelspårsdrift* lämnas ut-anmälan för alla tåg under enkelspårsdriften och för det tåg som först går på vartdera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits,
- 4) *när linjeblockeringen skall tagas ur bruk*, lämnas in-anmälan för det tåg som senast gått på ifrågavarande spår när linjeblockeringen var i bruk.

§60

§ 60. Hinderanmälan och spärrning

1. Finns hinder för tågs gång, skall i den utsträckning såo föreskriver berörd stationssträcka skyddas genom hinderanmälan eller genom spärrning.

Hideranmälan

2. När hinderanmälan är föreskriven, skall tk1 på den ena av sträckans gränsstationer till tk1 på den andra gränsstationen anmäla:

"Hinder för tåg K—L" eller vid A-arbete (A-fordonsfärd, vut) efter tåg och vid påskjutning på del av stationssträcka: *"Efter tåg 01 hinder för tåg K—L"*. I anmälan anges hindrets art och på dubbelspår det eller de spår som avses.

3. Tkl på gränsstationerna skall därefter ombesörja stoppsignalering för tåg mot den sträcka där hinder finns och kontrollera att sådan ordnats. Stoppsignaleringen utföres på det sätt som cto fastställt i säpl.

4. När hindret undanröjts, skall hinderanmälan återkallas sålunda:

"Hindret K—L undanröjt kl. . .". På dubbelspår anges även vilket eller vilka spår som avses. Stoppsignaleringen skall tagas bort.

Spärrning

5. Fjtk1 kan manuellt spärra

dels infarts- och utfartssignaler på fjst, så att "kör" ej kan visas till avstängt spår,

dels den blocksignal som gäller för infart på den första blocksträckan på varje stationssträcka.

Anm. Vid stationsmanövrering genom ställverksvakt kan spärrning i regel ej göras av fjtk1. I vissa fall kan han ej heller spärra blocksignal vid station som — tillfälligt eller planenligt — är gränsstation till fjbsträcka. I dessa fall skall fjtk1 anmoda ställverksvakten resp tk1 att genom lokalmanöver spärra signalen i fråga.

6. Spärning får ej hävas, förrän fjtkl fått anmälan att sträckan (tågspåret) kan upplåtas för tåg eller —vid C-fordonsfärd — den medgivna tiden utgått.

Anm. Vid fränkoppling av kontaktledningen över tågspår får spärningen *tillfälligt* hävas, när fordon som ej har uppfälld strömavtagare skall framgå.

§ 61—62. (Reservnummer)

§63-64

§ 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång

1. Vid byte av förare eller tbfh skall den tillträdande hos den avlöste eller hos tkf förvissa sig om tågnmret.

2. När tåg med tbfh är klart för avgång från annan bevakad station än fjst, skall tbfh ge "klart för avgång" till tkf, om tåget är utgångståg eller om det stannat *för trafikutbyte*.

Anm. På hållplats, belägen inom en stations gränser, skall tbfh i stället själv ge "avgång".

3. Innan tåg får avgå från tpf, skall föraren bl a

- göra föreskriven möteskontroll,
- kontrollera att den tid då tåget tidigast får avgå är inne,
- ha fått "avgång", när denna signal skall ges. Finns föraren hinder för avgången, skall den som givit "avgång" underrättas.

§ 64. Avgångs- och ankomsttid

Genomfartståg och — om trafikutbytet så medger — övriga tåg får i följande utsträckning avgå från och ankomma till tpf före den tidtabellsenliga tiden

a) *5 min före tdtiden*
alla tåg

b) *30 min för tdtiden*
alla tåg under tiden 18.00—06.00 dagar med trafikeringsalternativ M, Ti, O, To eller F och 00.00—24.00 dagar med trafikeringsalternativ L, S eller R.

Anm. Om genomfartståg skulle komma att avgå för tidigt från station där "avgång" skall ges till tåget, skall tkf uppehålla tåget genom att visa "sakta".

§ 65. Avgångssignal

1. När den tid då tåg tidigast får avgå från tpl är inne och allt i övrigt är klart för tågets avgång, skall "avgång" ges i följande utsträckning.

a) På annan bevakad station än fjst

1) tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll: "avgång" ges av tkl,

2) genomfartståg:

om tåget skall gå in på stationssträcka utan linjeblockering:
"avgång" ges av tkl,

om tåget skall gå in på stationssträcka med linjeblockering:
"avgång" ges ej; tkl skall dock ge "avgång" till genomfartståg som fått order (S10) om felaktig utfartssignal.

Anm 1. På station där ej alla angränsande stationssträckor har linjeblockering kan cto föreskriva att tkl skall ge "avgång" även till genomfartståg som skall gå in på stationssträcka med linjeblockering.

b) På fjst och tpl på linjen

"Avgång" ges av tbfh till tåg som är utgångståg eller som stannat för trafikutbyte.

Anm 2. Ovanstående gäller även på hållplats som är belägen inom en stations gränser.

2. Innan tkl ger "avgång", skall han bl a ha sett till:

— att tågens ordningsföljd enl tdt ej ändrats utan att § 77 eller § 78 iakttagits,


— att mötande tåg kommit in,

— att "klart 01 till L" erhållits, när utförlig tam utväxlas,


— att utfartssignal och närmaste blocksignal visar "kör",

§65

- att i förekommande fall ordergivning enl § 49 skett,
- att "klart för avgång" erhållits, när sådan signal skall ges.

3. a) "Avgång" får ej ges muntligt. 

b) På station med A-signal skall "avgång" till stillastående tåg i regel ges med denna.


När flera tåg står på stationen för avgång i samma riktning, får A-signal användas endast om särskild utfarts- eller dvärgsignal gäller för varje tåg och "kör" visas för ett tåg i taget. 


Visas däremot "kör" samtidigt för flera tåg i samma riktning (tågvägarna oberoende av varandra), får A-signal användas endast när dels särskild A-signal finns för varje berört spår, dels A-signalerna är uppsatta så nära spårets utfartssignal (dvärgsignal) att förväxling ej kan ske.

c) När A-signal ej användes, skall "avgång" ges

av tkl: med signalstav eller handsignallykta,

av tbhf: med arm eller handsignallykta eller med särskild signalanordning i tåget.

Tkl (tbfh) skall stå så, att avgångssignalen och om möjligt han själv blir väl synlig för föraren. Kan signalen ej ges väl synlig, skall tkl (tbfh) beordra någon annan att repetera eller ge signalen. Den som repeterar "avgång" skall ge akt på om tkl (tbfh) därefter visar "stopp" och i så fall genast repetera även denna signal. 

Kan avgång vid påskjutning ej ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen ges först till påloket och från detta besvaras med "uppfattat", varefter "avgång" genast ges till tågloket. 

4. Har tåg som fått "avgång" stannat på grund av stoppsignal från A-signal eller stoppsignal — stillahållen eller rörlig — med signalredskap, skall ny "avgång" ges. "Avgång" skall ges även till genomfartståg som normalt ej skall erhålla "avgång" men som stannat efter stoppsignal av nu nämnt slag eller som utanför stationen givits order enl § 74 och därefter utan stoppsignal stannat på tågväg som ej har utfartssignal vid infartståg-vägens slutpunkt.

§ 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

1. Har tam för ett tåg (03) som skall avgå från en station (K) ej kunnat utväxlas i föreskriven ordning med närmaste bevakade station (L), gäller följande.

a) Om 03 i L skall möta annat tåg (02), skall tkl i K underrätta tl. Tl får besluta att 03 eller 02 skall gå till L och att föraren skall tillkalla tkl där, innan det andra tåget avgår mot L; föraren ges order (S10). Tl kan även ändra mötet från L till K eller till station på andra sidan L.

b) I övriga fall gäller:

1) kan tkl i K få full visshet om att tåget närmast före 03 i samma riktning (01) lämnat stationssträckan K-L, får 03 avgå från K i rätt tid,

2) kan tkl i K ej få full visshet enl b 1), men har han ej fått kännedom om att något inträffat som kan utgöra hinder för 03 gång till L, får 03 avgå från K tidigast 30 min efter det att 01 vid normal gångtid skulle ha kommit in till L.

Såväl i fall b 1) som b 2) skall tkl i K ge föraren på 03 order (S10) och underrätta tl.

2. Har föraren fått order enl mom 1, får hastigheten ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 30 km/h om närmast föregående tåg ej med säkerhet lämnat stationssträckan, eljest dock högst 60 km/h.

§ 67. (Reservnummer)

§68

§ 68. Tågs hastighet

1. Tågs hastighet får ej överstiga den sth som gäller med hänsyn till

- a) den sträcka som tåget går på,
- b) fordon i tåget,
- c) tågets bromsutrustning,
- d) tågets sammansättning.

2. Banans sth fastställs av bdc.

De punkter där banans sth ändras skall utmärkas med hastighetstavlor. Framför hastighetstavla som innebär sänkning av banans sth — jämfört med banans sth på sträckan omedelbart före — skall finnas orienteringstavla enl fig 54 c.

På tågspår där en lägre hastighet än banans sth skall hållas av bantekniska skäl skall signalering enl § 28 vara ordnad, såvida inte medgiven hastighet direkt framgår av signalbild från huvudsignal.

Sth är:	Normalspår (km/h)	Smalspår (km/h)
a) i växel som ej är förreglad	40	30
b) på sidospår	40	30
3. Sth för olika bromsgrupper är:		
a) bromsgrupp R	130	—
b) bromsgrupp P när bromsvikten kommer antingen från endast P-bromsar eller från både P- och R-bromsar	100	80
när bromsvikten kommer från både P- och G-bromsar	90	80
c) bromsgrupp G	80	40

	Normalspår (km/h)	Smalspår (km/h)
d) bromsgrupp M		
☐ när varje vagn är tom eller lastad med högst 14,5 ton	60	—
☐ när någon vagn är lastad med mer än 14,5 ton	50	—
☐ 4. I övrigt är sth:		
a) för tåg med pålok	40	30
b) när tåg efter uppehåll avgår från bevakad station där utfartssignal ej finns framför utfartsväxlarna: fram till nästa huvudsignal, dock längst till stationsgränsen	40	30
c) efter "beredd": från infartssignalen eller — om sådan saknas — från stationsgränsen	30	30
d) när tdt anger "hinder bortom infartstågvägens slutpunkt": från infartssignalen (innersta infartssignalen)	30	30
☐ e) vid order (S10) om särskild försiktighet på bevakad station: från infartssignalen (innersta infartssignalen)	30	30

§ 69. Åtgärder under tågs gång

Allmänt

1. Förare skall under tågs gång ge akt såväl på tåget som på bana och signaler. Detta kräver att utkik då och då hålles även bakåt, i synnerhet när tåg efter uppehåll avgår från station där tkl tjänstgör för tåget.

Vid möte eller förbigång bör förare om möjligt ge akt på det andra tåget, när detta är genomfartståg, och omedelbart anmäla iakttagna oregelbaserheter till tkl/fjtkl.

2. Tbfh på tåg som efter uppehåll avgår från tpl skall ge akt på om signal visas från platsen.

3. Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet.

Väggorsningar

4. a) När föraren fått order (S10) att väggvakt ej underrättats eller att bevakning ej är ordnad vid väggorsning vars säkerhetsanordning är i olag, skall tåget stanna framför väggorsningen.

b) När föraren fått order (S10) att bevakning är ordnad vid väggorsning vars säkerhetsanordning är i olag, skall han kontrollera att vakt finns. Ser föraren vakt, får tåget passera väggorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Kan föraren ej se någon vakt, skall tåget stanna framför korsningen.

c) När föraren fått order (S10) att V-signal eller V-försignal är felaktig, får tåget passera väggorsningen oavsett signalbilden på V-signalen, om han ser att vägtrafiken är spärrad. Kan föraren ej se detta, skall tåget stanna framför korsningen.

d) När föraren i andra fall än enl a-c ser att V-signalen visar "stopp", skall "tåg kommer" ges upprepade gånger och tåget skall om möjligt stanna framför väggorsningen. Kan tåget ej stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat som kräver att det stannar.

5. När tåg stannat framför vägkorsning enl mom 4, får det fortsätta, sedan föraren förväntat sig om att hinder härför ej finns. "Tåg kommer" skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnåtts.

Tågs ankomst till station

6. Vid ankomsten till station skall tåg stanna senast vid stationsgränsen,

— när infartssignalen ej visar "kör",

— när infartssignal saknas och signalgivare vid yttersta växeln ej ger "framåt" enl § 52:3.

Sedan tåg stannat, skall föraren tillämpa föreskrifterna i § 52:2 resp § 70.

Anm. Har föraren fått order enl § 52:2, anm 2 får § 4:2 och § 52:2 tillämpas utan att tåget dessförinnan stannat.

7. Visar infartssignalen "kör" vid tågs ankomst till bevakad station, men uteblir avgångssignal, som normalt skall ges av tkl, gäller följande.

Har tkl ej kunnat anträffas, skall föraren för fortsatt färd till nästa bevakade station begära tillstånd hos tkl på denna. *Utän tillstånd får tåget ej avgå från stationen.* Finns ej utfartssignal framför utfartsväxlarna, skall föraren under gången kontrollera att växlarna i utfartstågvägen ligger rätt och att spåret är hinderfritt; sth 10 km/h till stationsgränsen. Finns utfartssignal, men visar den ej "kör", gäller föreskrifterna i § 70:3 a).

8. Har föraren fått order (S10) att "Fri genomfart" saknas från station som skall vara obevakad för tåget men visar infarts- och utfartssignalerna "kör", får tåget passera stationen med högst 10 km/h. Föraren skall under gången kontrollera att spåret är hinderfritt.

§70

§ 70. Huvudsignal visar ej ”kör”

Föreskrifterna i denna paragraf gäller inte

- 1) när infartssignal på bevakad station visar ”stopp” och — sedan ”beredd” givits — signaler ges från stationen enl § 52:2,
- 2) när utfartssignal på bevakad station ej visar ”kör” (§ 52) och order erhållits antingen att signalen är felaktig (S10) eller att linjeblockeringen på närmaste stationssträcka är ur bruk (S14),
- 3) när blocksignal ej visar ”kör” och order erhållits att linjeblockeringen är ur bruk.

Infarts-, utfarts- eller blocksignal visar ej ”kör”

1. Sedan tåg stannat, därför att infarts-, utfarts- eller blocksignal ej visar ”kör”, skall föraren genast — i fråga om utfartssignal på bevakad station efter ca 10 min — i signaltelefon (radio) begära tillstånd att passera signalen. Sådant tillstånd inhämtas för:

a) Infarts- och utfartssignal på

- 1) *ffst*: hos fjtkl,
- 2) *annan bevakad station än ffst*: hos tk1 på denna,
- 3) *obevakad station varifrån tåget skall gå in på sträcka med linjeblockering (i eller ur bruk)*: hos tk1 på nästa bevakade station.

Anm 1. På annan obevakad station än 3) ovan skall föraren ringa tk1 expedition för att om möjligt få uppgift om anledningen till stoppsignalen.

b) Blocksignal:

hos tkl på nästa bevakade station; på fjbsträcka hos fjtkl.

Anm 2. Visar blocksignalen vid stationsgränsen på en fjst eller på en obevakad station ej "kör", när föraren enl a) 1) eller a) 3) ringer om utfartssignal, skall han uppge även detta. Tillstånd får då lämnas för båda signalerna samtidigt.

Känner tkl (fjtkl) ej till hinder, får han medge att tåget passerar signalen.

Innan fjtkl ger tillstånd att passera blocksignal *mot* den inställda körriktningen, skall han spärra blocksignalen vid den station *från* vilken körriktningen är inställd.

2. Får föraren ej svar eller saknas signaltelefon gäller följande:

a) Infartssignal på

1) *fjst*: tåget får passera signalen efter 15 min,

2) *annan bevakad station än fjst*: har föraren anledning förmoda att tkl ej finns i tjänst, får tåget efter 15 min passera signalen.

Har tkl ej kunnat anträffas, skall föraren för fortsatt färd till nästa bevakade station begära tillstånd hos tkl på denna. *Utan tillstånd får tåget ej avgå från stationen,*

3) *obevakad station varifrån tåget skall gå in på sträcka med linjeblockering (i eller ur bruk)*: tåget får passera signalen efter 15 min,

4) *annan obevakad station än 3) ovan*: tåget får passera signalen. Tillstånd behövs ej för fortsatt färd till nästa bevakade station.

Anm 1. Infartssignal med *röd* märktavla får aldrig passeras utan tillstånd.

§70

b) Utfartssignal på

1) *ffst: utan tillstånd får tåget ej passera signalen,*

2) *annan bevakad station än ffst: föraren skall begära tillstånd hos tkl på nästa bevakade station. Utan tillstånd får tåget ej passera signalen,*

3) *obevakad station varifrån tåget skall gå in på sträcka med linjeblockering (i eller ur bruk): tåget får passera signalen efter 15 min.*

Anm 2. Har ej heller infartssignalen visat "kör" och tåget passerat denna efter 15 min, får utfartssignalen passeras och tåget framföras till blocksignalen utan ytterligare 15 min väntan.

4) *annan obevakad station än 3) ovan: tåget får passera signalen.*

c) Blocksignal:

tåget får passera signalen efter 15 min.

3. När tåg passerat infarts-, utfarts- eller blocksignal som ej visat "kör" gäller följande:

a) Infarts- och utfartssignal:

föraren skall kontrollera att växlar på stationen ligger rätt och att spåret är hinderfritt. När så kan ske, får detta göras under gången. Sth 10 km/h från signalen till nästa huvudsignal eller stationsgränsen. Undantag: när föraren på bevakad station *fått tkl tillstånd* att passera infarts- eller utfartssignal och tkl samtidigt meddelat föraren att tågvägsinspektion utförts; sth får då på ovan angiven sträcka vara 40 km/h.

Förreglar utfartssignal i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

b) Blocksignal:

hastigheten på efterföljande blocksträcka får ej vara större än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas, dock högst 40 km/h eller — för vissa vut (§ 36:9 och 16) — högst 30km/h.

Förreglar blocksignal i körställning växel eller rörlig bro, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

På fjbsträcka skall föraren anmäla till fjtkl, när hela tåget kommit in till nästa station.

Huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro på linjen visar ej ”kör”

4. Huvudsignal vid lastplats eller rörlig bro på linjen får, om den ej visar ”kör”, passeras utan tillstånd. Föraren skall kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

§71

§ 71. Linjeblockering ur bruk

Allmänt

1. Linjeblockering får tagas ur bruk endast om orsaken till att blocksignal ej kan visa "kör" är känd.

Tkl/fjtkl som fått anmälan om eller upptäckt behov av att ta linjeblockeringen ur bruk på viss sträcka skall efter samråd med övriga berörda tkl och sioc anmäla förhållandet till tl.

Beslut om att linjeblockeringen skall tagas ur bruk fattas av tl som sänder order enl S14 till sträckans gränsstationer, mellanliggande bevakade stationer, berörda ordergivningsstationer och sioc.

2. När linjeblockeringen tagits ur bruk, skall förare på tåg (förare och tsm på vut) ges order (S14). Tåg och vut får då passera *blocksignal* oavsett signalbilden.

3. På spår där linjeblockeringen tagits ur bruk får hastigheten — även om blocksignal visar "kör" — ej överstiga 90 km/h.

Visar blocksignal ej "kör" och förreglar blocksignalen i körställning växel eller rörlig bro, skall föraren kontrollera att växeln ligger rätt och att spåret är hinderfritt resp att bron är farbar. När så kan ske, får detta göras under gången. Hastigheten får dock ej vara större än att föraren vid behov kan stanna framför växeln (bron).

4. Om linjeblockeringen — på hela sträckan eller del därav — *kan tagas i bruk* tidigare än som angivits i ordern enl mom 1, skall tl underrättas. Tl skall därefter till de stationer som fått S14 och sioc ge order att linjeblockeringen åter skall tagas i bruk.

Förare på tåg (förare och tsm på vut) som redan fått order enl mom 2 skall ges order (S11) att linjeblockeringen åter tagits i bruk.

Tågs ordningsföljd, möteskontroll m m på enkelspår

5. Eftersom möten ej är angivna i tdt och tågordning, skall tl på S14 genom uppräknig i tidsföljd bestämma tågens ordningsföljd på den sträcka som S14 omfattar.

Vid uppräknigen tar tl med ordinarie tåg och de extratåg som är anordnade när S14 utfärdas. Extratåg anges utan "E" efter tågnumret. Vid uppräknigen tages på S14 alltid med även det sista tåg som i vardera riktningen och *innan* linjeblockeringen tages ur bruk går över hela den sträcka som S14 omfattar. Dessutom anges tåg som därefter, men *innan* linjeblockeringen tages ur bruk, går på enbart del av nämnda sträcka.

Tkl skall kvittera S14. Tl skall se till att han får kvitto.

6. Tl skall komplettera S14 med särskild order om ordningsföljden i följande fall:

- 1) om extratåg anordnas sedan S14 utfärdats,
- 2) om tåg, som skulle ha gått när linjeblockeringen fortfarande var i bruk, på grund av försening kommer att framföras sedan linjeblockeringen tagits ur bruk,
- 3) om tl vill ändra ordningsföljden, när detta förfaringsätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

Har ordningsföljden för ett tåg (05) bestämts genom särskild order, skall tl i ordern ange de tåg som skall möta 05. Den S14 som ges till 05 skall av tkl kompletteras enl tl föreskrift i den särskilda ordern.

Tkl som fått tl särskilda order skall lämna kvitto till denne.

7. Förare på tåg (02) som fått S14 skall på den gränsstation varifrån 02 går in på sträcka där linjeblockeringen tagits ur bruk alltid kontrollera möte med *ett* tåg, nämligen det som närmast före 02 gått i motsatt riktning dit (01). Har ett tåg (03) gått mellan 01 och 02 till en station *mellan* gränsstationerna, skall föraren på 02 dessutom kontrollera möte med 03 vid denna station.

871

Föraren har kontrollskyldighet enl detta mom, även om tidsmellanrummet mellan de två tågen (01 och 02 resp 03 och 02) överstiger en timme.

8. (Tillägg till mom 2.) S14 kan ges föraren i avskrift eller i utdrag. Avskrift eller utdrag skall bestyrkas av tkl.



§ 72. Klarering av ankommande tåg

Gemensamma föreskrifter

1. När tåg kommit till plats där det skall göra uppehåll, skall det stanna utan stoppsignal

1) vid U-tavla, om sådan gäller för tåget,

2) eljest på lämpligt ställe — på station dock senast vid infartståg-vägens slutpunkt.

Anm. Andra tåg än resandetåg skall — om U-tavla ej gäller för tåget — på station som regel stanna först vid infartstågvägens slutpunkt.

Om tkl vill att tåg skall stanna före ovan angivna stopplats, skall han visa "sakta" och därefter rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken). "Sakta" skall besvaras med "uppfattat".

2. När tåg stannat på fjst och utfartssignalen visar "stopp", skall föraren ombesörja att tryckknapp för stoppanmälan tryckes in för att därigenom bekräfta att tåget stannat. Har tåg tagits in förbi infartssignal i stoppställning, skall föraren dessutom per telefon (radio) anmäla till fjtkl att tåget stannat.

Tåg med fast uppehåll

3. Skyldigheten att stanna på bevakad station enl mom 1 förfaller, om tkl under tågets infart ger "framåt". Tåget får då fortsätta, tills tkl visar rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken). Tåget får dock ej föras förbi "stopp" från signalinrättning eller förbi stationsgränsen. "Framåt" skall besvaras med "uppfattat".

Anm. Cto kan medge att "kör 40" från inre utfartssignal ges samma innebörd som "framåt", om "stopp" visas i en efterföljande utfartssignal.

§72

4. Finner tkl att fast uppehåll — med eller utan trafikutbyte — är obehövt får han ge "avgång" utan att tåget dessförinnan stannat.

På fjst får tåg med fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte avgå utan att ha stannat, om utfartssignalen visar "kör".

Tåg med behovsuppehåll

5. Tåg med behovsuppehåll skall klareras sålunda:

a) *Tkl* skall på annan bevakad station än fjst ge "sakta", om uppehåll behövs, eljest "avgång".

b) *Tbfh* skall i förväg meddela föraren, om uppehåll behövs eller ej. Meddelandet lämnas muntligt eller genom "sakta" resp "klart för avgång".

Tbfh skall se efter, om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

Om tåg ej stannar på plats där uppehåll behövs för trafikutbyte, skall *tbfh* stoppa tåget, vid behov med nödbroms.

c) *Förare* skall besvara signal från tkl eller *tbfh* med "uppfattat". Föraren skall se efter, om påstigande finns på plats där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

I följande fall skall föraren stanna tåget:

— när tkl eller *tbfh* givit "sakta" eller *tbfh* i förväg meddelat att uppehåll behövs eller när signal (meddelande) uteblivit,

— när påstigningstavla är vänd mot tåget,

— när föraren ser att påstigande finns på platsen.

§ 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll

1. När tåg med fast uppehåll skall tagas in på bevakad station och hinder finns i infartstågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom dennas slutpunkt, gäller följande.

a) *Hinder före infartstågvägens slutpunkt:* tåget får tagas in, sedan föraren givits order (S10).

b) *Hinder bortom infartstågvägens slutpunkt:* tåget får tagas in, sedan föraren givits order (S10) eller genom uppgift om hindret i tdt eller sedan föraren givit "beredd".

Anm. Visas infart med "kör 40" och finns utfartssignal eller dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt, får tåget i fallet b) tagas in utan vidare, sedan tkl kontrollerat att utfartssignalen (dvärgsignalen) visar "stopp".

2. När tåg med fast uppehåll (01) skall kvarhållas på en station (N) för möte och dels föraren på 01 skall ges kvo i N, dels det mötande tåget (02) ej kommit in till N, gäller följande:

a) *Tågväg med utfartssignal:* 01 får tagas in utan vidare, sedan tkl kontrollerat att utfartssignalen visar "stopp".

b) *Tågväg utan utfartssignal:* 01 får tagas in *antingen* sedan föraren givits order utanför stationen *eller* genom följande förfaringssätt:

tkl kontrollerar att dvärgsignal i utfartstågvägen visar "stopp",

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör",

tkl visar stillahållen stoppsignal,

föraren svarar med "beredd".

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget stanna vid denna, eljest gäller föreskrifterna i § 72.

§74

§ 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll

1. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall tagas in på bevakad station enl denna paragraf,

a) när hinder finns i tågvägen,

b) när tåget av annan anledning måste stoppas på stationen (för tåg med behovsuppehåll dock ej enbart för trafikutbyte).

2. Finns *hinder före* infartstågvägens slutpunkt, får tåget tagas in, sedan föraren givits order utanför stationen.

3. Finns *hinder bortom* infartstågvägens slutpunkt, får tåget tagas in *antingen* sedan föraren givits order utanför stationen *eller* genom följande förfaringsätt.

a) Tågväg med utfartssignal vid infartstågvägens slutpunkt*

1) *Infart skall visas med "kör" eller "kör 70"*

tkl kontrollerar att utfartssignalen visar "stopp",

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör".

2) *Infart skall visas med "kör 40"*

tkl kontrollerar att utfartssignalen visar "stopp",

infartssignalen ställes till "kör".

b) Tågväg utan utfartssignal vid infartstågvägens slutpunkt

Tkl kontrollerar att dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt och utfartssignal bortom infartstågvägens slutpunkt visar "stopp",

*Mom 3b skall dock tillämpas när föraren fått order antingen att utfartssignalen är felaktig eller att linjeblockeringen är ur bruk.

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör",

tkl visar stillahållen stoppsignal,

föraren svarar med "beredd".

4. Måste tåget av *annan anledning än hinder* stoppas på stationen får tåget tagas in *antingen* sedan föraren givits order utanför stationen *eller* genom följande förfaringssätt.

a) **Tågväg med utfartssignal*** (vid eller bortom infartstågvägens slutpunkt)

1) *Infart skall visas med "kör" eller "kör 70"*

tkl kontrollerar att utfartssignalen visar "stopp",

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör".

Anm 1. Finns försignal till utfartssignalen får tåget tagas in utan vidare sedan tkl kontrollerat att utfartssignalen visar "stopp". Är utfartssignalen placerad bortom infartstågvägens slutpunkt, skall dock tkl under tågets infart visa stillahållen stoppsignal. Denna skall av föraren besvaras med "beredd".

På station varifrån tåget skall gå in på sträcka med linjeblockering behöver tkl ej kontrollera att utfartssignalen visar "stopp", när tåget måste stoppas enbart därför att nästa blocksträcka ej är fri.

2) *Infart skall visas med "kör 40"*

tkl kontrollerar att utfartssignalen visar "stopp",

infartssignalen ställes till "kör".

Anm 2. Är utfartssignalen placerad bortom infartstågvägens slutpunkt skall dock tkl under tågets infart visa stillahållen stoppsignal. Denna skall av föraren besvaras med "beredd".

För såväl 1) som 2) ovan gäller:

är utfartssignalen placerad bortom infartstågvägens slutpunkt skall tkl kontrollera att dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt visar "stopp".

*Mom 4b skall dock tillämpas när föraren fått order antingen att utfartssignalen är felaktig eller att linjeblockeringen är ur bruk.

§74**b) Tågväg utan utfartssignal**

Tkl kontrollerar att dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt visar "stopp",

sedan "beredd" givits, ställes infartssignalen till "kör",

tkl visar stillahållen stoppsignal,

föraren svarar med "beredd".

5. Visar tkl ej rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken) skall tåget stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Om tkl efter signalen "beredd" upphör att visa stillahållen stoppsignal, skall föraren avvakta rörlig stoppsignal (signalflagga eller rött sken). Ges ej sådan, skall tåget stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt.

Anm. På station där medgivande enl § 72:3, anm, lämnats gäller även följande. Skyldigheten att stanna senast vid infartstågvägens slutpunkt förfaller om "kör 40" visas från inre utfartssignal. Tåget får då fortsätta fram till efterföljande utfartssignal, som skall visa "stopp".

§ 75. (Reservnummer)

§ 76. Rapportering av tågförsening m m

1. Tkl skall i den omfattning som tdc föreskrivit rapportera till tl (fjtkl), när försening förutses under tågs uppehåll på stationen eller under gången därifrån eller när tåg avgått försenat från stationen.

2. Förare skall rapportera inträffade och beräknade tågförseningar i följande omfattning:

på sträcka utan fjfb

föraren skall snarast underrätta tkl på nästa bevakade station, när gångtiden på stationssträckan av någon anledning — lokskada, opåräknat uppehåll e d — kommer att överskridas med minst 30 min,

på fjfbsträcka

föraren skall snarast underrätta fjtkl

— när tdenligt uppehåll på fjst på grund av trafikutbyte kommer att överskridas med mer än 5 min,

— när tåg stannat (på linjen eller på fjst) av oförutsedd anledning, t ex lokskada. Härvid skall han uppge den tid som tåget beräknas bli stående. (Finns radio skall föraren på tåg utan annan tjänstgörande personal underrätta fjtkl så snart han *måste lämna dragfordonet*, varvid han även skall uppge den tidpunkt då han beräknar vara tillbaka.)

3. Har tåg ej kommit till bevakad station 30 min efter det att tåget normalt skulle ha kommit in och känner tkl/fjtkl ej till orsaken, skall han vidtaga åtgärder för att utröna denna, t ex genom avsyning av banan. (På sträcka med radio skall dock åtgärder för avsyning vidtagas, när förare, som meddelat att han lämnat dragfordonet, ej avhörts inom 15 min efter den tidpunkt då han beräknat vara tillbaka.)



§ 77. Mötesändring

I denna paragraf användes följande beteckningar:

01 = det tåg som skall kvarhållas,

02 = det tåg som skall framgå,

F = den förutvarande mötesstationen,

N = den nya mötesstationen.

Sträcka utan fjb

Sträcka utan linjblockering

1. Skall möte ändras från en station vid enkelspår till annan station vid enkelspår, skall tl sända kvo enl S9 till N och om möjligt även till en tidigare station. Denna station skall ge kvo till föraren på 01.

Om N är *obevakad* för 01, får möte läggas dit endast

1) om kvo kan ges föraren före N eller

2) om 01 finns i N eller


3) om 01 stannat på linjen och tkl i N talat med föraren, så att han därigenom vet att 01 ej passerat N.

Anm. Tdc kan medge att möte ändras av tkl i N efter samråd med tkl i F. Medgivandet skall anges i säpl.


877

2. Sedan tkl i N fått tl order, skall han vidtaga följande åtgärder.

01 finns inte i N

a) Om kvo skall ges till 01 på station före N, skall tkl skriva ut och sända S8. 

b) Om kvo skall ges till 01 i N, skall tkl i nämnd ordningsföljd:

1) kontrollera att infarts- och utfartssignaler som skall visa "stopp" för 01 gör detta, 

2) sätta stoppskylt på ställaren e d till utfartssignalen för 01 eller påminnelsekärm på signalstaven (handsignallyktan),


3) underteckna kvo,

4) skriva ut och sända S8.

Kvo skall överlämnas till föraren *genast* sedan 01 kommit in.


01 finns i N

Tkl skall i nämnd ordningsföljd:

1) underteckna kvo och *genast* överlämna den till föraren på 01, 

2) skriva ut och sända S8.

Anm. S8 får dock sändas innan kvo överlämnats till föraren, om cto medgivit detta och samtidigt föreskrivit hur man skall säkerställa att 01 kvarhålls (anges i säpl).

3. Tkl i N skall sända S8 till F, mellanliggande bevakade stationer och station som i kvo utsetts att i stället för F ge S8 till föraren. 

4. Anmälan "klart 02 till N" får ej godtagas, förrän tkl i N meddelat: "01 har kvo" eller "stoppskylt påsatt" eller "påminnelsekärm påsatt".

Sträcka med linjeblockering

5. Skall möte ändras från en station vid enkelspår till annan station vid enkelspår, skall tl sända kvo enl S9 till N.

Finns linjeblockering endast på del av den sträcka där tågen skall gå i ändrad ordningsföljd, får mötet ej i en och samma kvo ändras förbi den station som utgör gräns för sträcka med linjeblockering.

Anm. Tdc kan medge att möte ändras av tkl i N efter samråd med tkl i F. Medgivandet skall anges i säpl.

6. Sedan tkl i N fått tl order, skall han skriva ut och sända S8 till F och mellanliggande bevakade stationer.

7. Kvo och S8 skall ej ges till tågen.

Fjbsträcka

8. Finns fjb mellan F och N, beslutar fjtkl om mötesändring. Kvo och S8 utfärdas ej.

9. Skall tågen gå i ändrad ordningsföljd på såväl fjbsträcka som sträcka utan fjb, får mötet genom kvo ej ändras förbi gränsstationen mellan dessa båda sträckor.

§78

§ 78. Tågföljdsändring och tågsättsbyte

Sträcka utan fjb

1. Skall ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras mellan B och S, skall tl sända tågföljdsorder enl S12 till B.

Anm. Tdc kan medge att tågföljden ändras av tkl i B efter samråd med tkl i S. Medgivandet skall anges i säpl.

2. Sedan tkl i B fått tl order, skall han sända tågföljdsordern till S och mellanliggande bevakade stationer.

3. Tl kan i stället för tågföljdsorder enl S12 ge följande order: "Tågen 02 och 04 skall i dag (natten mot. . .) byta tågsätt på sträckan B-S". Ordern sändes till B, S och de mellanliggande bevakade stationer där 02 eller 04 har uppehåll för trafikutbyte och till lokledningscentralen. Ordern innebär att 02 tågsätt skall gå som tåg 04 och 04 tågsätt som tåg 02.

Tkl i B skall:

1) ombesörja att föraren och tbfh på 02 och 04 ges order (S11) om tågsättsbytet,

2) kontrollera att föraren och tbfh på vart och ett av tågen får de order de skall ha.

Fjbsträcka

4. På fjbsträcka ändras ordningsföljden mellan tåg i samma riktning av fjtkl. S12 utfärdas ej.

5. T1 får ej genom tågföljdsorder ändra ordningsföljden förbi gränsstation till fjbsträcka.

6. När tl beordrar tågsättsbyte enl mom 3, skall fjtkl delges ordern, om tågsättsbytet kan beröra även fjbsträcka. T1 får härvid ej beordra tågsättsbyte förbi gränsstation till fjbsträcka.

Order om tågsättsbyte på fjbsträcka ges av fjtkl. Ordern ges enl samma formulering som i mom 3. Ordern ställes dels till station som skall ge 02 och 04 order (S11), dels till de gränsstationer på fjbsträckan som behöver känna till tågsättsbytet. Tl skall delges ordern, om tågsättsbytet kan beröra sträcka utan fj.

§ 79. Nytt möte

När möte som förare skall kontrollera i andra fall än enl § 38, § 71, § 77 eller § 81 uppkommer för ett tåg (04) på en station (K) där möte med kontrollskyldighet ej har angivits i tdt för 04, skall tl ge tkl i K följande order: *"Tåg 04 skall möta tåg 03 i K"*.

Tkl i K skall kvittera ordern sålunda: *"Tåg 04 möter tåg 03 i K"*. Föraren skall ges order (S9).

Anm. Har tdc medgivit att tkl i K i stället för tl får ändra möte, skall tkl vid tågförsening ombesörja S9 till föraren utan order av tl.

§ 80. (Reservnummer)

§81

§ 81. Enkelspårsdrift på dubbelspår

Sträcka utan fjb

Gemensamma föreskrifter

1. Vid enkelspårsdrift på sträcka utan fjb får det andra spåret inte samtidigt vara upplåtet för tågrörelse (betr sträcka med linjeblockering, se mom 6).
2. Order om enkelspårsdrift (S7) utfärdas av tl.

Enkelspårsdriften anges *börja* med det första tåget på högerspår och anges *sluta* med det sista tåget på högerspår.

Tågens ordningsföljd bestäms genom uppräknig av tågen i tidsföljd.

Vid uppräknigen tar tl med ordinarie tåg och de extratåg som är anordnade när S7 utfärdas. Extratåg anges utan "E" efter tågnumret.

När tkl fått order enl S7, skall han genast underrätta tl om det finns hinder för enkelspårsdriften. Eljest skall tkl kvittera S7. Tl skall se till att han får kvitto.

3. Tl skall komplettera S7 med särskild order om ordningsföljden i följande fall:

- 1) om extratåg anordnas sedan S7 utfärdats,
- 2) om tåg som skulle ha gått före enkelspårsdriften på grund av försening kommer att gå under denna,
- 3) om tl under enkelspårsdriften vill ändra ordningsföljden när detta förfaringsätt anses lämpligare än att tillämpa § 77 och § 78.

Tkl som fått tl särskilda order skall lämna kvitto till denne.

4. Om orsaken till enkelspårsdriften bortfallit tidigare än som framgår av S7, skall tl underrättas. Tl skall därefter till de stationer som fått S7 ge order att dubbelspårsdriften skall återupptagas.

Tkl skall genast underrätta tl, om det finns hinder för dubbelspårsdriftens återupptagande. Eljest skall han kvittera ordern. Tl skall se till att han får kvitto.

Sträcka med linjblockering

5. Order enl S7 sändes till sträckans gränstationer och mellanliggande bevakade stationer.

S7, mötesorder, kvo och S8 skall ej ges till tågen.

6. (Undantag från mom 1.) Paralleldriften får anordnas under tiden 18.00—06.00 dagar med trafikeringsalternativ M, Ti, O, To eller F och 00.00—24.00 dagar med trafikeringsalternativ L, S eller R. Order om att visst tåg skall framföras på högerspår ("nedspåret" resp "uppspåret") ges *antingen* genom uppgift på grafisk tdt och på tågordning för berörda stationer (planmässig paralleldriften) *eller* av tl från fall till fall. Betr ordergivning m m, se sök.

Anm. Planmässig paralleldriften under annan tid kan i undantagsfall medges av cta.

Sträcka utan linjblockering

7. Order enl S7 sändes till sträckans gränstationer, mellanliggande bevakade stationer och berörda ordergivningsstationer.

8. Förare på tåg under enkelspårsdriften (02) skall på den gränstation varifrån 02 går in på sträcka med enkelspårsdriften alltid kontrollera möte med *ett* tåg, nämligen det som närmast före 02 gått i motsatt riktning dit (01). Har ett tåg (03) gått mellan 01 och 02 till en station *mellan* gränstationerna, skall föraren på 02 dessutom kontrollera möte med 03 vid denna station.

Föraren har kontrollskyldighet enl detta mom, även om tidsmellanrummet mellan de två tågen (01 och 02 resp 03 och 02) överstiger en timme.

§ 81

9. (Tillägg till mom 2.) Vid uppräknigen tages på S7 alltid med även det sista tåg som *före* enkelspårsdriften går på det spår och över hela den sträcka som upplåtes för enkelspårsdriften. Dessutom anges tåg som därefter men före enkelspårsdriften går på spåret i fråga men på enbart en del av nämnda sträcka.

Tl skall på S7 ange möte som uppkommer mellan det första tåget efter enkelspårsdriften och det sista av enkelspårsdriftens tåg. Möte anges dock endast om tiden mellan tågen ej överstiger en timme och möte ej ägt rum och kontrollerats på en tidigare station.

10. (Tillägg till mom 3.) Har ordningsföljden för ett tåg (05) bestämts genom särskild order, skall tl i ordern ange de tåg som skall möta 05.

11. (Tillägg till mom 4.) I ordern om att dubbelspårsdriften skall återupptagas skall tl ange möte för det första tåget efter enkelspårsdriften. Härvid gäller reglerna i mom 9, andra stycket.

12. S7 skall ges till föraren på tåg på såväl höger- som vänsterspår. Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S7 som ges till föraren på detta tåg vara kompletterad enl tl föreskrift i den särskilda ordern.

Mötesorder, kvo och S8 skall delges föraren.

När dubbelspårsdrift återupptagits, skall förare som fått S7 ges order (S11) härom.

Fjbsträcka

13. På fjbsträcka får enkelspårsdrift anordnas samtidigt som det andra spåret är upplåtet för tågrörelse (paralleldrif). Enkelspårsdrift kan anordnas samtidigt på båda spåren.

14. Beslut om enkelspårsdrift fattas av fjtkl. Order enl S7 utfärdas ej. Ej heller ges order till tågen.

§ 82. (Reservnummer)

§ 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

Gemensamma föreskrifter

1. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon eller måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall föraren vidtaga följande åtgärder i nämnd ordningsföljd.

1) *Finns annat tågspår bredvid* och kan det antagas att fara uppstått på detta, skall föraren genast vidtaga följande åtgärder i fråga om detta spår:

- a) om spåret har spårledning för linjeblockering: kortsluta spårledningen med kontaktdon,
- b) om främsta fordonet kan visa blinkande frontljus: koppla om till detta,
- c) sätta upp hindertavlor på båda sidor om det ofarbara stället, ca 400 m från detta och först framåt.

Anm 1. Finns tbfh, skall denne genast ombesörja att en signalgivare beger sig bakåt ca 400 m från det ofarbara stället för att — om fordon nalkas — visa stoppsignal. Signalgivare skall posta, tills de hindertavlor som nämnts i föregående stycke satts upp. Har tbfh anledning misstänka att föraren genom missödet blivit oförmögen att vidtaga föreskrivna skyddsåtgärder, skall han dock i första hand ombesörja att dessa genast blir utförda och i den ordning som angivits ovan.

2) Kan främsta fordonet ej visa blinkande frontljus, skall om möjligt rött sken visas framåt.

3) Föraren skall se till att hjälp lämnas personer som är skadade eller i fara och att olycka genom skadad eldriftledning förebygges.

4) Medför tåget gasvagn, tom eller lastad, eller vagn som är försedd med någon av varningsetiketterna nr 1—6, skall föraren om möjligt utvärna, om sådan vagn skadats och, om så är fallet, se till att alla personer som uppehåller sig vid olycksplatsen varnas.

Anm 2. I tåg med tbfh skall denne i stället för föraren vidtaga åtgärderna enligt punkterna 3 och 4 ovan.

§83

Hjälpfordon behövs

2. Föraren skall begära hjälpfordon enl S13 hos lättast anträffbara tkl eller — på fjbsträcka — hos fjtkl.

Innan hjälpfordon anlänt, får tåget ej sättas i gång utan att föraren fått medgivande härtill av tkl på *båda* gränstationerna resp fjtkl.

3. Tkl/fjtkl som fått begäran om hjälpfordon skall genast ombesörja hinderanmälan resp spärra stationssträckan.

Tkl som anmält hinder resp fjtkl skall vidtaga åtgärder enl SJF 016.

4. På den stationssträcka där hjälpbehövande tåg stannat skall hjälpfordon gå som vut.

5. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon enbart av den anledningen att dragfordonets maskineri blivit otjänstbart, gäller på sträcka *med linjeblockering* utöver mom 1—4 följande.

På sträcka utan fjb skall föraren begära hjälpfordon hos tkl på nästa bevakade station. Finns bakomvarande tåg på samma stationssträcka, får tkl i samråd med tl och tkl på den andra gränstationen ge order till föraren på det bakomvarande tåget att detta som vut skall framgå till det hjälpbehövande tåget och skjuta in detta till nästa bevakade station. Ordern får ges muntligt. Föraren skall vara tsm även om villkoren härför (§ 36:1) ej är uppfyllda. Föreskrifterna i § 36:9—12 och 16 gäller i tillämpliga delar.

På fjbsträcka skall föraren begära hjälpfordon direkt hos fjtkl som därefter beslutar om åtgärder enl detta mom.

Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

6. Måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall föraren sedan i mom 1 föreskrivna åtgärder vidtagits se till att fordonen fastbromsas enl föreskrifterna i SJF 312; kan så ej ske måste hjälpfordon begäras.



Föraren skall vidare se till att de kvarlämnade fordonen om möjligt bevakas.

7. Innan tåget fortsätter, skall föraren göra ny bromsberäkning. Han skall därefter framföra tåget med högst den hastighet som det nya bromstalet medger. Slutsignal får ej finnas på den del av tåget som fortsätter.



Vid nästa bevakade station skall tåget stanna vid stationsgränsen. Föraren skall underrätta tkl, innan tåget föres in på stationen.

§84

§ 84. Backning av tåg på linjen

1. Tåg som stannat på linjen får utan tillstånd backa högst 200 m, dock ej förbi blocksignal som gällt för tågets rörelse framåt och som tåget *helt* passerat. 
2. Måste tåg backa mer än 200 m eller förbi blocksignal som tåget *helt* passerat, skall föraren ha medgivande till rörelsen av tkl på nästa bevakade station i tågets ursprungliga färdriktning eller — på fjbsträcka — av fjtkl. 
3. Hastigheten får vara högst 10 km/h.

”Tåg kommer” skall ges omedelbart före backningen och därefter upprepade gånger.

Vid backning enl mom 2 skall föraren se till att en signalgivare åker på det främsta fordonet eller går före för att signalera till honom och vid behov stoppa tåget. Signalgivare behövs dock inte, om föraren kan manövrera tåget från det fordon som är främst i backningsriktningen. 


§ 85. Åtgärder vid fara

1. Stoppsignal skall genast ges till tåg av den som uppmärksammat

- brand i tåg,
- farlig förskjutning av last,
- varmgång,
- fastbromsning eller hårda slag från hjul,
- felaktig strömvtagare,
- öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande eller
- annan överhängande fara för tåg eller resande.

Synes föraren ej ha uppfattat stoppsignalen, skall andra åtgärder vidtagas för att snarast möjligt stoppa tåget. För tåg med uppfälld strömvtagare skall härvid i första hand nödstopp utföras. Lättast anträffbara tk1 — på fjbsträcka fjtk1 — skall underrättas.

När tåg stoppats, skall föraren underrättas om anledningen.

Fordon som brinner skall snarast skiljas från övriga fordon, om det är risk för eldens spridning.

2. Upptäcker förare på tåg (förare eller tsm på vut) hinder för tåg på ett bredvidliggande tågspår på linjen eller på fjst och är det ej tydligt att hindret observerats förut, skall tåget (vut) stanna. Föraren skall därefter:

på linjen:

- 1) vidtaga åtgärder enl § 83:1, punkt 1,

Anm. Finns tbfh (särskild tsm på vut) skall denne ombesörja signalering enl § 83:1, anm 1.

- 2) underrätta lättast anträffbara tk1; på fjbsträcka fjtk1,

på fjst:

- 1) kortsluta spårledningen eller ställa infarts- och utfartssignalerna till "stopp",

- 2) underrätta fjtk1.

§85

3. Har tkl/fjtkl underrättats om sådana hårda slag från hjul som kan tyda på hjulplattor eller hjulringsbeläggning i ankommande tåg eller om annat förhållande som kan medföra skada på växlar o d, skall tåget stoppas utanför stationen och därefter tagas in med en hastighet av högst 10 km/h.

4. Ges "fara" eller inträffar händelse som kräver skyndsam hjälp, skall var och en som utan risk för säkerheten kan lämna sitt arbete genast bege sig till platsen och lämna hjälp.

5. I följande fall skall tkl/fjtkl ombesörja avsyning av banan och, innan denna gjorts, order (S10) till förare på tåg och vut:

- när tkl misstänker att buffert eller stort föremål fallit ned från tåg,
- när fordon med hjulringsbrott gått i tåg,
- när fordon med en hjulplatta e d av mer än 60 mm längd eller hjulringsbeläggning av mer än 1 mm höjd gått i tåg.

Anm. Vid lägre temperatur än -10°C skall åtgärder enl detta mom vidtagas, när fordon med en hjulplatta e d av minst 40 mm längd eller med hjulringsbeläggning — oavsett höjden — gått i tåg med mer än 10 km/h.

När föraren fått order (S10), får hastigheten vara högst 30 km/h.

6. Har skada anmälts på kontakt- eller hjälpkraftledningen på viss sträcka, får tåg eller vut ej gå ut på denna, förrän eloc lämnat medgivande. Vut från vilken avsyning göres får dock anordnas.