

**KONTROLLERA**

**att alla blad**

**(sid 1—205)**

**finns i detta exemplar**

**av säok!**

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Specialtryck 1 till särtryck 110

Utkom från trycket  
den 27.12.1958

Utgåva 1

Dbr

---

## SÄO — KOMMENTARER

(SÄOK)

Gäller fr o m den 31 maj 1959

## Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan specialtrycket kompletterats.

Ä n d r i n g s t r y c k							
nr	gäller fr o m den	infört		nr	gäller fr o m den	infört	
		den	av			den	av
1				18			
2				19			
3				20			
4				21			
5				22			
6				23			
7				24			
8				25			
9				26			
10				27			
11				28			
12				29			
13				30			
14				31			
15				32			
16				33			
17				34			

## Utdelningsplan

Detta specialtryck tilldelas alla, som får Säkerhetsordning (str 110).

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Till §	1. Begreppsförklaringar .....	Sid 7
--------	-------------------------------	----------

### SIGNALFÖRESKRIFTER

#### Allmänna föreskrifter

Till §	3. Tillsyn av signalmedel m m .....	17
Till §	4. Tydlig signalgivning .....	17
Till §	5. Signals åtylnad .....	17
Till §	6. Dagsignaler och nattsignaler .....	18

#### Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Till §	8. Signalinrättningar .....	19
Till §	9. Signalredskap .....	24
Till §	10. Signalmärken .....	27
Till §	11. Ordergivning om signalmedel .....	28

#### Signalmedel och signaler på tågfordon och småfordon

Till §	14. Ljudsignaler .....	29
Till §	15. Signaler framåt och bakåt på tåg .....	32
Till §	16. Signaler på dragfordons fram- och bakände vid växling .....	33
Till §	17. Signaler framåt och bakåt på vagnuttagning och småfordon .....	33

### SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

#### Allmänna föreskrifter

Till §	20. Föreskrifternas tillämpning m m .....	35
Till §	21. Samtal .....	36
Till §	22. Klocka och tidtabellsbok m m .....	37

#### Fordringar på obebakad station m m. Upplag. Vägkorsningar

Till §	24. Fordringar på obebakad station, lastplats och rörlig bro .....	39
Till §	25. Upplag av lösa föremål .....	41
Till §	26. Vägskyddsanordning eller signal mot banan vid vägkorsning fungerar ej .....	41

#### Spår avstängt från tågrörelse. Hastighetsnedsättning

Till §	27. Linjen ofarbar .....	43
Till §	28. Hastighetsnedsättning .....	46
Till §	29. Bandisposition .....	53
Till §	30. Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår utan samband med bdisp .....	59
Till §	31. Arbete eller ofarbart spår på bevakad station .....	59



	Sid
<b>Tågs avgång från driftplats</b>	
Till § 63. Tågpersonals åtgärder före tågs avgång .....	123
Till § 64. Avgångstid .....	124
Till § 65. Avgångssignal m m .....	125
Till § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas .....	126
<b>Tågs gång</b>	
Till § 69. Tågs hastighet .....	127
Till § 70. Tågpersonals åtgärder under tågs gång .....	130
Till § 71. Särskilda föreskrifter för bansträckor med linje- blockering .....	133
Till § 72. Klarering av ankommande tåg .....	135
Till § 73. Hinder på bevakad station för tåg med fast uppehåll	138
Till § 74. Hinder på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll .....	139
<b>Ändring av tågs ordningsföljd</b>	
Till § 76. Rapportering av tågförsening .....	141
Till § 77. Tågmötesändring .....	141
Till § 78. Tågföljdsändring m m .....	144
Till § 79. Nytt möte .....	144
<b>Enkelspårsdrift</b>	
Till § 81. Enkelspårsdrift .....	147
<b>Tågmissöden och tillbud därtill</b>	
Till § 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen .....	153
Till § 84. Backning av tåg på linjen .....	155
Till § 85. Åtgärder vid fara .....	156
Till Bilaga 2. Transportvillkor för vissa normalspåriga specialfordon .....	157
Till Bilaga 3. Transportvillkor för smalspåriga överföringsvagnar .....	158
Förteckning över de särtryck, som är nämnda i säo och säok	159
Förteckning över de blanketter, som är nämnda i säo och säok	160
Mönstersamling av S-blanketter och andra blanketter. Anvisningar till vissa blanketter .....	163
Redogörelse för vissa olyckor och tillbud .....	207

## BEGREPPSFÖRKLARINGAR

### Till § 1

#### Begreppsförklaringar

För A-arbete skall bdisp anordnas. Enstaka räl får dock bytas eller lösgöras utan bdisp, varvid stoppsignalering skall ordnas enl § 27:1 och 2. A-arbete förekommer endast på linjen och alltså ej på bevakad station. Så snart ett arbete på linjen *kan* hindra tågrörelse över arbetsplatsen, skall det hänföras till A-arbete (dock ej om hindret består *endast* i att kontaktledningen fränkopplats).

Till § 1:1  
A-arbete

Bdisp för vut och A-fordonsfärd får anordnas förbi en eller flera bevakade stationer och över flera stationssträckor, dock ej förbi station, där bemannat dragfordon finns under någon del av bdisp-tiden. En bdispsträcka omfattar ej gränsstationerna.

Till § 1:4  
Edisp

Tåg kan ha behovsuppehåll även på annan plats än dpl. Behovsuppehåll betecknas med

Till § 1:6  
Behovsuppehåll

a = endast för resandes *avstigning* eller för *avlämnning* av gods eller vagn,

p = endast för resandes *påstigning* eller för *avhämtning* av gods eller vagn,

X = för *allt slags trafikutbyte*.

Om två tåg skall gå samma sträcka med samma hastighet och tågvikten i det ena tåget är dubbelt så stor som i det andra, behövs det dubbelt så stor bromsvikt i det tyngre tåget som i det lättare. Om det lättare tåget har en tågvikt av 250 ton och behöver en bromsvikt av 50 ton, måste alltså det tyngre tåget (tågvikt 500 ton) ha en bromsvikt av 100 ton. I båda fallen är bromsvikten 20 % av tågvikten, d v s bromstalet är 20.

Till § 1:7  
Bromstal

Det bromstal, som behövs, är alltså ej beroende av tågs storlek. Det avgörande är hastigheten och banans lutningar. Ju större hastighet ett tåg har och ju större lutningar, som finns i tågets väg, desto högre måste bromstalet vara. Det behövliga bromstalet vid olika hastigheter och lutningar framgår av bromstalstabellen i tdtboken del A.

Det *behövliga* bromstalet för visst tåg anges i dess tdt.

Man kan även behöva veta, hur många procent den tillgängliga bromsvikten är av tågvikten, d v s det *tillgängliga* bromstalet.

Till § 1:8  
Bromsvikt

Hur bromsvikten för ett fordon och för ett tåg beräknas framgår av tdtboken del A.

Till § 1:9  
Drag-  
fordon

Vilka dragfordon, som hänförs till olika typer, anges i str 400. Av detta särtryck framgår bl a, att dieselektriskt lok räknas som motorlok.

Med dragfordon avses endast fordon med eget maskineri. Fordon, som har manöverorgan men ej eget maskineri, räknas alltså ej till dragfordon.

Vissa lok och motorvagnar kan »multipelkopplas», d v s flera dragfordon kan manövreras från *en* plats. Ett verksamt dragfordon kan alltså vara förarbemannat eller manövrerat från annat fordon.

Dragfordon, som består av flera kortkopplade delar (t ex lok Dm eller Of3 och motorvagn Xoa5), räknas som *ett* dragfordon. Med *ensamt* dragfordon avses endast *ett* fordon, alltså ej t ex två multipelkopplade fordon eller en rälsbuss med släpvagn.

Rälsbussar finns av klass A och B. Klass A utgörs av stålrälsbussar och klass B av äldre rälsbussar med tråkorg. Rälsbussarna är märkta A eller B. Detsamma gäller rälsbussläpvagnarna. Elrevisionsbuss skall betraktas som rälsbuss av klass A.

För rälsbussar av klass A gäller föreskrifterna i säo. För rälsbussar av klass B finns särskilda föreskrifter i bilaga 4 till säo.

Till § 1:10  
Drift-  
central

Driften inom en omformarstations matningsområde kan övervakas från kontrollrum på annan plats än där omformarstationen är belägen. Kontrollrum kan vara gemensamt för flera omformarstationer.

Till § 1:11  
Dpl

En station kan vara bevakad eller tillfälligt obevakad, oavsett om tågrörelse förekommer på stationen eller ej. En station är med andra ord bevakad eller obevakad ej blott för vissa tåg — något som framgår av tågens tdt — utan även under viss tid. Om station är bevakad eller obevakad är av betydelse för bl a arbetande personal, B- och C-fordonsförare. Därför skall ti lämna stationerna och berörda sf uppgift om stationernas bevakningstider enl turlistan och ändringar i dessa. Dessa uppgifter skall genom sf försorg tillställas de tjänstemän, som kan komma att anmäla arbete eller småfordonsfärd eller vara tsm vid vut eller A-fordonsfärd, och driftcentralerna. Vad nu sagts gäller även station på bansträcka || med automatisk linjeblockering, oavsett om huvudsignalerna ställts in för automatisk påverkan av tågen eller ej.

Observera att om tv men ej tkl är i tjänst på station, är denna obevakad. För lastplats och hållplats används ej begreppen bevakad och obevakad dpl.

Till § 1:12c  
Enkel-  
spårdrift

Enkelspårdrift är en förenklad benämning av »enkelspårdrift på dubbelspår».



Om kvo (S9) ges till tps på ett genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll, ändras ej tågets karaktär, d v s det får *inte* fast uppehåll genom kvo. Ej heller ändras ett tågs karaktär, om det i tågets tdt är angivet, att tåget skall uppehållas, t ex för möte eller förbi-gång, när annat tåg anordnas.

Till § 1:13  
Fast  
uppehåll

Ett tåg med fast uppehåll på en bevakad station kan få passera denna efter signalering enl § 72: 5.

Tåg kan ha fast uppehåll även på annan plats än dpl. Fast uppehåll betecknas med

både ankomst- och avgångstid,

Ⓐ = endast för resandes *avstigning* eller för *avlämning* av gods eller vagn,

Ⓟ = endast för resandes *påstigning* eller för *avhämtning* av gods eller vagn,

⊗ = för *allt slags trafikutbyte*,

○ = för *annat ändamål än trafikutbyte*.

Hjälpsignalmedel används endast på *bevakad* station.

Till § 1:15  
Hjälpsig-  
nalmedel

Vilka bansträckor, som har linjeblockering, framgår av tdtboken del A. För bansträckor med linjeblockering i bruk gäller — med vissa undantag — att tps ej behöver kontrollera möten och att därför ej heller någon ordergivning om möten eller mötesändringar behövs.

Till § 1:18 a  
Linje-  
blockering

När *automatisk* linjeblockering finns och är i bruk, kan »kör» eller »kör varsamt» ej visas till en blocksträcka, om enstaka fordon, som t ex gått loss från tåg, finns där. Av denna anledning tillkommer då vissa andra förenklingar.

Blocksignal utgörs på vänsterspår av huvudsignal och på högerspår av antingen huvudsignal eller dvärgsignal. En infarts- eller utfartssignal på bevakad eller obevakad station är aldrig blocksignal. Blocksignal, som endast reglerar tågföljden, har rund märktavla. Blocksignal, som både reglerar tågföljden och förreglar växel, rörlig bro e d, har triangelformig märktavla.

Till § 1:18 b  
Block-  
signal

Eftersom blocksignal finns endast på bansträcka med *automatisk* linjeblockering, förekommer blocksträcka endast på sådan bansträcka. Blocksignal för högerspår är ej alltid uppställd mitt för blocksignalen för vänsterspåret. Se exemplet på sid 15.

Till § 1:18 c  
Block-  
sträcka

Linjen kan vara hel stationssträcka eller del därav. Se exemplet på sid 15.

Till § 1:19  
Linjen

Till § 1:20  
Lokps

Finns två förare i ett tåg, ansvarar föraren på det främsta fordonet för säkerheten, och föraren på det bakre fordonet jämställs med biträde.

Vid eleväkning eller övningskörning ansvarar den som sitter vid körbordet för säkerheten, om han är godkänd som förare (och som tbfh, om föraren är även sådan). I annat fall skall instruktionsföraren oavbrutet ansvara för säkerheten. Om den som ansvarar för säkerheten, ej har linjekännedom, skall i båda fallen en tjänsteman med linjekännedom medfölja.

Till § 1:21  
Låsning  
och för-  
regling

Låsanordning i ställverk kan vara låsställare (på elektriskt ställverk), låsvev (på vevapparater) eller låshävstång (på hävstångsställverk).

»Spikad» är en växel, när dess anliggande tunga hålls fast i sidled av t ex skarvjärn, som spikats fast i sliper.

Den förbindelse, som skall finnas mellan en huvudsignal (eller dvärgsignal) och en växel, för att växeln skall kunna förreglas, kan bestå t ex däri, att nyckeln till ett kontrollås på växeln måste vara insatt i ställverk eller i magnetlås — i regel placerat nära växeln — innan signalen kan visa »kör» (eller »kör varsamt»). När denna signal visas, är nyckeln fastlåst och växeln förreglad.

Växel som kan förreglas — även skyddsväxel — ingår som regel i tågvägslåsning. När huvudsignalen (eller dvärgsignalen) ställts till »stopp», är växelns läge fortfarande kontrollerat av tågvägslåsningen. Först när denna upphävs, blir det möjligt att lägga om växeln.

Vad här sagts om växel gäller även spårspärr.

För *tågväg* används endast *ett* begrepp: tågvägslåsning. Denna upphävs genom upplåsning av tågvägslås eller utlösning av tågvägsspärr eller automatiskt, dvs av tågen själva, när de passerat de växlar, som hör till tågvägen.

Till § 1:22  
Normal-  
läge för  
växel eller  
spårspärr

När en växel ligger i normalläge, är klotets gula del vänd uppåt. För en spårspärr är klotets gula del vänd uppåt, när spärren ligger vid sidan av rälen.

Av ett klots målning kan man alltså avgöra en *växels* normalläge men ej en *spårspärrs*. I regel är normalläget för en spårspärr i sidospår på rälen och för en spårspärr i tågspår vid sidan av rälen; för station framgår detta av planritningen över säkerhetsanläggningen.

Normalläge kallas även plusläge och det andra minusläge.

Till § 1:23  
Order-  
givnings-  
station

Till ordergivningsstation utses stationer, där tågen i regel har så långt uppehåll, att tps kan ges order utan att tågen blir försenade.

Till ordergivningsstation kan dock utses även andra stationer,

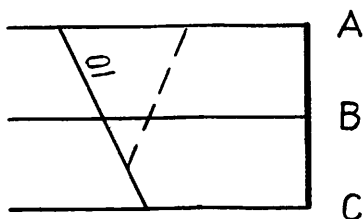
varifrån flera ordinarie tåg eller extratåg utgår (eventuellt efter att ha anlänt från en anslutande linje). Dessa stationer ger order endast till utgångstågen där, medan övriga tåg ges order på ordergivningsstationerna på båda sidor.

Ordergivningsstationerna är angivna i tdtboken del A.

Lok, som skjuter på tåg endast inom en bevakad stations gränser, är ej pålok. Denna rörelse är växling. Om ett ensamt lok går från en bevakad station ut på linjen för att där skjuta på ett tåg, är det ej heller pålok utan hjälpfordon (både vid gången ut till det hjälpbehövande tåget, vid påskjutningen och vid återgången).

Till § 1:24  
Pålok

*Till anm.* Se nedanstående exempel.



Antag att ett lok skjuter på tåg 01 från A förbi B till en plats på stationssträckan B—C och sedan skall återgå till A enl den streckade linjen. Under återgången på stationssträckan C—B är loket »återgående pålok» och räknas enl § 1:35 som extratåg. För återgången på hela stationssträckan B—A gäller ej föreskrifterna för återgående pålok utan de vanliga föreskrifterna för tåg.

Med personal, »som tjänstgör på tåget» och som alltså ej räknas till resande, avses även t ex inspekterande och passåkande personal.

Till § 1:25  
Resande

Sidospår finns både på linjen och på bevakad station. § 51:4 behandlar ett fall, när sidospår på bevakad station skall användas för tågrörelse.

Till § 1:26  
Sidospår

Till småfordon räknas bl a dressiner, trallor, rälsbilar och arbetsmaskiner. För vissa av dem gäller särskilda föreskrifter, som är angivna på småfordonen.

Till § 1:29  
Småfordon

A-fordon får medföra en eller flera släptrallor. För A-fordonsfärd skall bdisp anordnas.

B-fordon får medföra en eller flera släptrallor. Med totalvikt avses vikten av småfordonet (med eventuella släptrallor) och last. När flera än två personer sitter på bänk e d, som är vinkelrät mot spåret, kan visserligen de två, som sitter ytterst, genast hoppa av men ej de andra, och därför får småfordonet då ej gå som B-fordon.

När flera personer sitter på bänk e d, som är parallell med spåret, måste frågan bedömas från fall till fall, eftersom möjligheten att se framåt och genast hoppa av är beroende av fönster, antal dörrar och dessas placering m m.

*C-fordon* får vara motordrivet, men motorbullret får ej vara så starkt, att det är svårt eller omöjligt för småfordonsföraren att höra tåg, andra fordon eller signaler. Hastigheten får ej heller bli för hög. Av dessa anledningar får endast motortyp, som styrelsen godkänt, användas.

Till § 1:30  
Stations-  
gräns

Om både infartssignal och infartsdvärgsignal saknas vid infart på station från högerspår, bestäms stationsgränsen av infartssignalen för tåg på vänsterspåret.

Till § 1:31  
Stations-  
sträcka

Se exemplet på sid 15.

Till § 1:32  
Säkerhets-  
spår

Säkerhetsspår på station anges i säpl.

Till § 1:35  
Tåg

Observera att återgående pålok räknas som extratåg, trots att loket framförs utan tdt.

Till § 1:37  
Tb fh

Förare kan vara även tb fh. Med »särskild tb fh» avses ej de fall, när förare är tb fh.

Särskild tb fh har blått band kring mössan eller blå kant kring mössmärket.

Till § 1:38  
Tågfordon

Till »fordon» räknas t ex lok, rälsbussar och andra motorvagnar samt trafik- och tjänstevagnar men *inte småfordon*.

Till § 1:39  
Tkl

På större stationer får flera tkl vara i tjänst samtidigt.

Tkl har rött band kring mössan eller röd kant kring mössmärket.

Till § 1:40  
Ti

Ti skall föra överlämningsbok — tklboken eller annan blankett, som anpassats efter förhållandena på sektionen. Ti skall föreskriva, hur avlösning mellan ti skall gå till.

Till § 1:42  
Tågspår

Tågspår finns både på linjen och på bevakad station.

Till § 1:43  
Tv

Tv tjänstgör för tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll. Att tv tjänstgör för ett tåg, anges med bokstäver »r» i tdt och i platsens tågordning.

Med tv avses ej person, som endast manövrerar bommar.

Till § 1:44  
Tågsvikt

Hur tågsvikten beräknas framgår av tdtboken del A.

Tågväg finns på både bevakad och obevakad station.

Till § 1:45  
Tågvägar

Hinderpåle finns t ex ej vid slutväxel, när dvärgsignal eller spårspärrsignal finns där.

Till § 1:45 b  
Infarts-  
tågväg

*Avkortad tågväg* är den första delen av en hel, d v s oavkortad, tågväg. Till avkortad tågväg räknas alltså ej hela, korta tågvägar. Vidare skall avkortad tågvägs slutpunkt markeras med stopplykta, som är tänd mot tåget. Detta innebär, att säkerhetsanläggningen är byggd så, att man kan använda antingen endast första delen (= avkortad tågväg) eller hela tågvägen. Körsignal till avkortad tågväg ges med tre gröna sken (tre vingar) på infartssignal. Observera att föreskrifterna om infartstågväg gäller även avkortad tågväg.

För vut skall bdisp anordnas.

Till § 1:46  
Vut

När fordon ställs upp på *tågspar* på linjen efter avkoppling från tåg, är detta vut endast om uppställningen är bestämd i förväg, eljest gäller § 83. När fordon ställs upp på *sidospår* på linjen — t ex på lastplats efter växling med ett lokgodståg — är det ej fråga om vut.

Vko gäller endast för tps, alltså ej för t ex lokps på vut.

Till § 1:47  
Vko

»Vko» anges ej, när ordergivning till tps föreskrivs på S10 eller S11 (utom i begreppsförklaringarna).

De föreskriver, på vilka bansträckor vko skall gälla. Dessa sträckor anges i tdtboken del A.

Signalering *mot vägen* vid vägkorsning är föreskriven i en Kungl Maj:ts kungörelse.

Till § 1:48  
Väg-  
korsning

Vägskyddsanordning vid vägkorsning kan bestå av:

bommar (stänger hela vägen); med bommar jämföras bevakade grindar,

halvbommar (stänger endast vänstra delen av vägen framför spåret) jämte ljus- och ljudsignaler,

ljus- och ljudsignaler,

endast ljussignaler (undantagsvis) eller

endast ljudsignaler (undantagsvis).

Vägskyddsanordning är antingen manuell (huvudsakligen bommar) eller automatisk. Vissa automatiska vägskyddsanordningar kan kopplas från, bl a för att de ej skall visa »stopp» mot vägen under hela den tid, då tåg står på dpl. De hänförs trots detta till automatiska anordningar.

Vägskyddsanordningar skall manövreras enl föreskrifterna i str 114. Dessa gäller alltså även för den som sköter manövreringen på en bevakad station (t ex tkl).

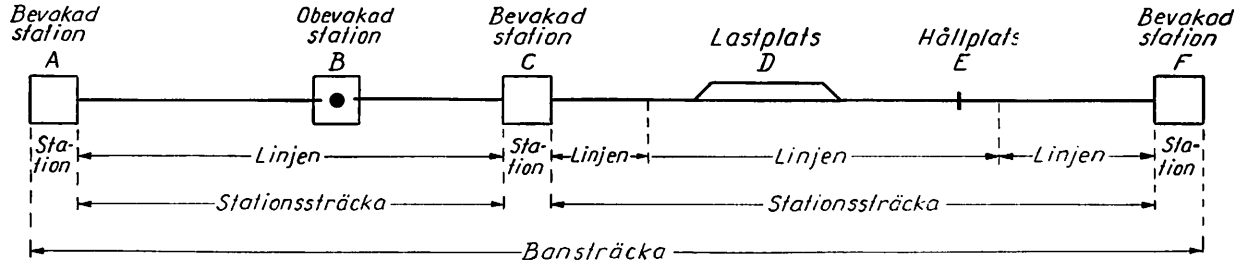
Signalering *mot banan* är föreskriven i § 8:6—7 och 10:6.

Till § 1:49  
Växling

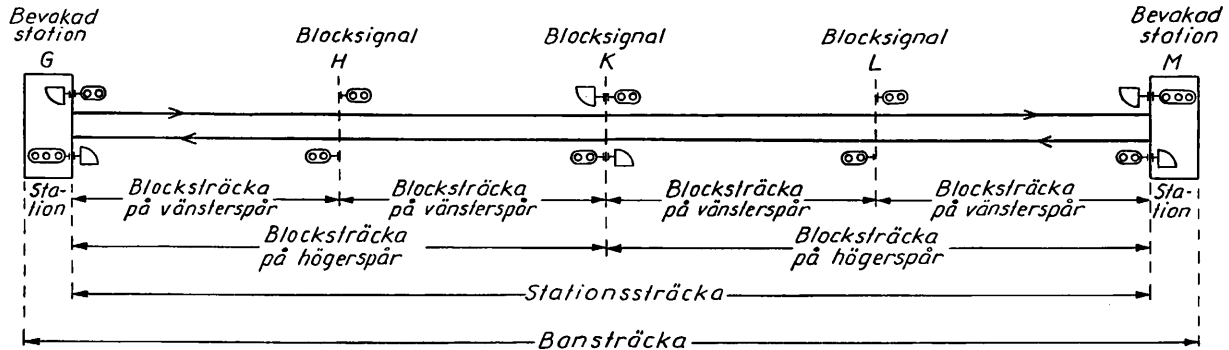
Som framgår av str 113 behövs normalt ej växlingssignal till tåg, som skall flyttas på dpl för att bli rätt placerat vid bränsle- eller vattentagning. Medför tåget resande och står det vid eller nära plattform, skall dock växlingssignal och »giv akt» ges, för att resande ej skall utsättas för fara.

Exempel på banans indelning.

I Enkelspår:



II Dubbelspår med automatisk linjeblockering:



## SIGNALFÖRESKRIFTER

### ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

#### Till § 3

##### Tillsyn av signalmedel m m

Om lokps upptäcker fel på signalinrättning eller signalmärke, måste felet rapporteras, lämpligen till lättast anträffbara tkl och dessutom i förarrapporten. Till § 3:1

Om lokps anser, att signalinrättning eller signalmärke är mindre lämpligt placerat eller att sådant signalmedel saknas, där det bör finnas, bör även detta anges i förarrapporten.

I fråga om handsignallyktorna bör kontrolleras, bl a att rött sken — som sällan används — kan visas och att färgat glas helt täcker ljusöppningen vid signalering.

#### Till § 4

##### Tydlig signalgivning

Tydlig signalgivning till lokps fordrar bl a, att signal — t ex med A-signal utan fördröjning — ges, tills lokps börjat lyda signalen eller besvarat denna. Till § 4:1

Signalgivarens placering är särskilt viktig, när flera förarbemannade fordon finns nära varandra. Till § 4:2

En rörelse med signalstaven kan felaktigt uppfattas som »avgång», t ex om tkl ger »klart för avgång» med armen och då håller signalstaven i samma hand. Likaså kan en oavsiktlig rörelse med handsignallyktans gröna sken tagas för »avgång», varför sådant sken får visas endast när signal skall ges med grönt sken. Till § 4:3

#### Till § 5

##### Signals åtländnad

Innebörden av ordet »ombesörja» är klargjord i säok § 20: 1. Till § 5: 1 b

Föreskriften innebär, att t ex dvärgsignal på bevakad station skall visa »kör» eller »kör varsamt», när tåg, växling, vut, A- eller B-fordon skall gå förbi den. Endast om den av tekniska skäl ej kan göra detta, får tkl medge, att stoppsignalen passeras. Medgivandet får lämnas muntligt.

Påträffas knalldosor på linjen, måste den föreskrivna undersökningen göras, även om lokps underrättats av tkl på föregående



station, att knalldosor finns på linjen men att orsaken till stoppsignaleringen bortfallit. Det *kan* nämligen under mycket ogynnsamma omständigheter vara fråga om andra knalldosor. Undersökningen måste under alla förhållanden bestå i noggrann kontroll av banan (även kontaktledningen) på minst 1000 m, eftersom knalldosor enl § 27:1 skall läggas ut ca 900 m från ofarbart ställe. Dessutom bör lättast anträffbara tkl kontaktas, t ex genom telefon, för att denne skall söka utröna orsaken till stoppsignaleringen.

#### Till § 6

#### Dags signaler och natts signaler

Nattsignal måste användas ej endast i mörker, skymning och dagning utan även i dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök.

## SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ LINJEN OCH PÅ STATIONER

Signalmedlen i denna avdelning indelas i:

signalinrättningar = fasta signalmedel, som kan visa signal (t ex »stopp», »varsamhet» eller »kör»),

signalredskap = flyttbara signalmedel, som man kan ge signal med,

signalmärken = fasta eller flyttbara signalmedel, som ej kan visa signal utan endast upplyser lokps om ett visst förhållande.

Huvudprincipen för signaler till tåg från signalinrättning är:

*rött sken* = »stopp»,

*två eller tre gröna fasta sken* = »kör varsamt»,

*grönt blinkande sken* = »varsamhet»,

*ett grönt fast sken* = »kör».

Även om signal visar svagt gulaktigt sken, anges detta som vitt.

### Till § 8

#### Signalinrättningar

Vid uppsättning eller flyttning av huvudsignal eller försignal skall siii låta miö yttra sig om placeringen. Detta gäller även övriga signalinrättningar, om den lämpligaste placeringen är tveksam.

Exempel på

*felaktig* signalbild: huvudsignal visar *ett* grönt sken (*en* vinge) i stället för två gröna sken (två vingar),

*otydlig* signalbild: hälften av en ljusöppning är röd eller grön, medan den andra är vit,

*ofullständig* signalbild: dvärgsignal visar *ett* sken i stället för två,

*utebliven* signal: huvudljussignal är släckt.

Till § 8:1

Utfartssignal finns även på många stationer vid bansträckor, där banans sth är lägre än 120 km/tim. På vissa stationer finns yttre och inre infarts- eller utfartssignal.

Till § 8:2  
Huvud-  
signaler

På station vid bansträcka med automatisk linjeblockering kan det finnas en huvudsignal, som gäller för tågs gång från stationen men som ej manövreras från denna utan fungerar automatiskt. Detta är ej en utfartssignal utan en blocksignal, och den har därför rund eller triangelformig märktavla.

Om en utfartssignal gäller vid utfart till högerspår eller ej framgår av linjebeskrivningen.

Observera att huvudsignal ej gäller för växling, vut och småfordon.

Måste förreglingen av vissa växlar på en station upphävas under längre tid för signalarbeten, skall infartssignalen visa »kör varsamt» med två sken (vingar) till alla tågvägar. Finns försignal, skall denna behållas och visa föreskrivna sken. Upphävs förreglingen endast några dagar, får § 52 tillämpas.

Enl § 69: 5a innebär »kör varsamt» från huvudsignal en sth av 40 km/tim (30 km/tim på smalspår), om annat ej angetts i linjebeskrivningen.

På huvudljussignal enl fig 1 a och 1 e kan bakgrundsskärmen vara rund som i fig 1 d.

Tre gröna sken från huvudljussignal används även för infart till sidotågväg, som saknar spårledning för hinderfrihetskontroll, om övriga tågvägar på stationen har spårledningar. Tills vidare används tre gröna sken (och tre vingar på semafor) för infart till sidotågväg även på vissa andra stationer.

Ett grönt *blinkande* sken (fig 1 d) visas på vissa blocksignaler. Denna signalbild är egentligen en kombination av ett grönt fast sken från huvudsignal (= »kör») och ett grönt blinkande sken från försignal (= »varsamhet»). Försignalen är med andra ord inbyggd i huvudsignalen.

Signal från semafor gäller endast när lokps ser vingarna till vänster om masten. Vingarna är på denna sida röd-gula (vid några platser röd-vita). På baksidan är vingarna svart-vita.

Till § 8: 3  
Försignaler

Tåg skall alltid kunna stanna framför en huvudsignal, som visar »stopp». Därför måste lokps förvarnas om huvudsignaler. Förvarningen ges antingen av en försignal eller av ett orienteringsmärke enl fig 47 b. Försignalen har den fördelen framför orienteringsmärket, att den anger om huvudsignalen visar »stopp» eller »kör». Därför skall försignaler finnas på bansträckor med höga tåghastigheter.

Fig 3 a—c visar en ljusförsignal, som är försedd med en lykta, som kan visa gult fast sken. Som framgår av texten till figurerna har dock ej alla ljusförsignaler sådan lykta. Saknas lykta, innebär vitt blinkande sken, att nästa huvudsignal visar »kör», d v s ett grönt fast sken (en vinge), eller »kör varsamt», d v s två eller tre gröna fasta sken (två eller tre vingar). Finns lykta, innebär däremot vitt blinkande sken, att nästa huvudsignal visar »kör», alltså ett grönt fast sken (en vinge). Med hänsyn till denna skillnad i betydelsen bör gult sken ej tagas i bruk på enstaka stationer utan samtidigt på alla stationer utefter en bandel.

Försignal kan vara inbyggd i blocksignal, som då i stället för både ett grönt fast sken och ett grönt blinkande sken visar endast det

sistnämnda (fig 1 d). Dessutom kan försignal — med eller utan lykta för gult sken — vara placerad på samma mast som huvudsignal. I nedanstående figur utgör det övre skenet infartssignal (det gröna fasta skenet betyder »kör»), och det undre är försignal utan lykta för gult sken (det vita blinkande skenet betyder, att nästa huvudsignal visar »kör»).



Försignal sätts upp på ett avstånd framför huvudsignal — »försignalavstånd» — som varierar mellan i regel 500 och 1000 m beroende på banans sth och lutningar. Detaljföreskrifter finns i str 570.

Dvärgsignaler används bl a för förregling av växlar och spårspärrar och som blocksignal. När de står i förbindelse med elektriska spårledning, kan man genom signalerna även få kontroll av att spår är fria från fordon.

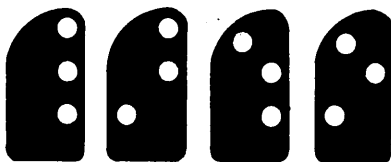
Till § 8:4  
Dvärgsignal

När sken visas i 45° vinkel åt vänster eller höger (fig 5 c eller d), kan fordon finnas strax bortom signalen, vilket däremot ej är fallet, när sken visas i lodrät linje (fig 5 b). För alla tre signalbilderna — alltså även sken i lodrät linje — gäller, att nästa dvärgsignal kan visa »stopp».

Endast de dvärgsignaler, som finns innanför stationsgränsen, förses med pil (alltså ej de som finns vid stationsgränsen). Pilen är reflexbelagd.

I fråga om dvärgsignal, som kan visa två vita och ett grönt sken (fig 5 e och f), är principen följande. Det gröna skenets plats anger, om tåg vid utfart skall gå genom växelkurva eller ej, och blinkande grönt sken utgör dessutom försignalering till nästa huvudsignal, t ex en blocksignal.

Vissa dvärgsignaler kan visa tre vita sken samtidigt, dock ej till tåg (se nedanstående figurer). De två översta skenen är avgörande för signalens betydelse (två sken i lodrät linje = »kör»; två sken i 45° vinkel åt vänster = »kör varsamt»). Det nedersta skenet upplyser endast om växeln läge. Sålunda visas det nedersta skenet till höger, när växeln ligger till det spår, som är normalt för rörelserna. Om intet spår kan anses vara normalt för rörelserna, visas det nedersta skenet till höger, när växeln ligger till spår eller spårgrupp till höger.



Till § 8:5  
Spårspärr-  
signaler

På spårspärrskärm enl fig 7 a kan cirkeln begränsas av ett svart fält som i fig 6 a.

Till § 8:6  
V-signal

V-signalens bakgrundsskärm kan vara avlång (såsom huvudsignalens) och ha två ljusöppningar, en för rött och en för vitt sken. Vissa andra, äldre V-signaler har ett annat utseende än fig 8 men visar alltid rött fast eller vitt fast sken; dessa signaler kommer att bytas ut.

Vid de flesta vägkorsningar finns endast *en* V-signal, som visar sken mot banan åt båda hållen. Vid vissa vägkorsningar finns två eller flera V-signaler, som var och en visar sken åt endast *ett* håll. Placeringen av V-signal mellan yttersta växlarna på station är beroende av de lokala förhållandena.

Till § 8:7  
V-försignal

V-försignal sätts i regel upp minst 300 m från vägkorsning och vid sådan punkt på banan, att skenet vid klar sikt kan ses från förarens plats på försignalavstånd framför korsningen.

V-försignal kan finnas även framför vägkorsning med automatisk helbomsanläggning.

Till § 8:9  
A-signal

A-signal är normalt släckt. Bokstaven »A» kan tändas med en särskild nyckel av tkl eller med konduktörsnyckel av tbfh. För att tbfh skall hinna på tåget, sedan han vridit om nyckeln, tänds bokstaven »A» på vissa signaler först efter en stund. Det röda skenet kan tändas med en strömbrytare.

Manöverskåpen för A-signal är vita och skåpen för »klart för avgång»-signal gula.

Sedan tkl gett »avgång» med A-signal, bör han vid nattsinalering hålla handsignallyktans vita sken vänt mot lokps, så länge tåget finns på stationen och är inom synhåll.

Observera att stycket a gäller även avkortad tågväg.

Till § 8:10  
Stoppolykta

»Klart för avgång» till tkl ges endast av särskild tbfh och av förare på motorvagnståg utan särskild tbfh, i båda fallen endast om tåget stannat på stationen.

Till § 8:13  
»Klart för  
avgång-  
signal

Bromsprovssignalerna kan alltid visa T (= »tillsätt») och L (= »lossa»), men endast vissa av dem kan visa K (= »klart»).

Till § 8:14  
Bromsprovssignal

Observera att bromsprovssignal används för signalering endast till *förare*.

## Till § 9

**Signalredskap**Till § 9:1  
Signalstav

»Avgång» med signalstav ges endast av tkl eller på dennes order. På signalstav finns även signalflagga.

Påminnelsekärmen skall sättas på signalstaven (eller handsignallyktan) vid vissa tågmötesändringar (§ 77:4 och 8) och vid möte mellan tåg och B-fordon (§ 33:7).

Signalstav och handsignallykta måste förvaras så, att obehöriga ej kommer åt dem. Endast *en* signalstav och *en* handsignallykta får finnas på deras förvaringsplats. På större station, där flera tkl tjänstgör samtidigt, skall signalredskapen för dessa finnas på olika ställen. Påminnelsekärmar skall finnas i närheten av signalstaven (handsignallyktan).

Till § 9:2  
Arm(ar) och  
handsignallykta

Observera att signal ej får ersättas med order i högtalare. Förare kan dock genom utrop i högtalare göras uppmärksam på signal eller kallas till telefon, där muntligt besked lämnas.

Den handsignallykta, som är avsedd för tkl, skall vara rödmålad och den, som ingår i tågattiraljen, blåmålad.

Till § 9:2 a  
»Avgång»

Observera att »avgång» ej får ges muntligt. Det har visat sig, att farliga missförstånd kan uppkomma, när denna signal ges muntligt.

När »avgång» skall ges med handsignallykta, bör lyktan hållas i handtaget så, att den hänger fritt ned.

Efter det att tkl gett »avgång», bör lyktans vita sken hållas vänt mot lokps, så länge tåget finns på stationen och är inom synhåll.

Till § 9:2 b  
»Klart för  
avgång»

»Klart för avgång» till tkl ges endast av särskild tbfh och av förare på motorvagnståg utan särskild tbfh, i båda fallen endast om tåget stannat på stationen.

Till § 9:2 d  
»Stopp»

När annat ej sagts, ges nattsignalen »stopp» till tåg med grönt rörligt sken och till växling, vut och småfordon med vitt rörligt sken.

Till § 9:2 f  
och g  
»Framåt»  
och »back»

Dessa föreskrifter ansluter sig till § 16, som beskriver hur dragfordons framände och bakände utmärks vid växling. Bortsett från motorvagnssätt med fasta slutsignallykter är beteckningen för framänden och bakänden av betydelse i två fall vid signalgivning: när dragfordon är ensamt och när fordon är kopplade till dragfordons båda ändar.

I vissa fall är det risk för att »framåt» eller »back» kan missförstås, t ex när det finns anledning förmoda, att lokps inte vet, om

fordon är kopplade till dragfordon eller ej, eller när endast två dragfordon är hopkopplade. Då skall signalen ges muntligt.

Huvudsignaltavla är ett hjälpsignalmedel. Den förvaras vid huvudsignalen.

Till § 9:4  
Huvud-  
signaltavla

Bansignaltavla skall ha antingen rött prisma med skyddsgaller eller reflexbeläggning. När tavla på bevakad station skall försees med lykta framgår av säök § 60.

Till § 9:5  
Bansignal-  
tavla

Leveranstiden är angiven på knalldosorna. En dosa, som är märkt 6—58 (= juni 1958), skall slopas i juni 1963. Knalldosor, som är deformerade eller skadade (t ex sådana som körts på av en dressin utan att explodera), är ej tillförlitliga och skall därför slopas.

Till § 9:6  
Knalldosa

Knalldosor, som skall slopas, bör helst köras över med fordon, men försiktigt så att personer ej skadas av splitter.

Knalldosor kan torka och bli otäta och därigenom ta upp fuktighet. Detta kan medföra så hög värmeutveckling, att sprängsatsen antänds. Knalldosor bör därför förvaras på fuktfritt ställe, helst i vanlig rumstemperatur och aldrig intill värmekälla (t ex kamin eller fyröppning på ånglok).

För att föreskrifterna om signalering skall kunna tillämpas, måste signalredskap finnas i *minst* följande omfattning.

Till § 9  
Utrustning  
med signal-  
redskap

På *bevakad och obevakad station*:

1 signalstav (med tillhörande påminnelsekärm) — på större station, där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en i reserv på stationen,

1 handsignallykta (med tillhörande påminnelsekärm) — på större station, där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en för varje infartssignal (huvudljussignal eller semafor) och infartsdvärgsignal och en för varje utfartssignal, som består av semafor,

1 huvudsignaltavla för varje infartssignal (huvudljussignal eller semafor) och infartsdvärgsignal och för varje utfartssignal, som består av semafor,

2 bansignaltavlor, om ti ej föreskrivit annat,

4 knalldosor för varje tågspår, som utgår från stationen till linjen; förvaras under plombering eller annan försegling med anteckning om dosornas leveranstid.



*På bemannad lastplats och hållplats och hos vägvakt och vakt vid rörlig bro:*

1 handsignallykta,

1 signalflagga,

8 (vid dubbelspår 16) knalldosor under plombering eller annan försegling med anteckning om dosornas leveranstid.

*Hos tsm vid vut och A-fordonsfärd,*

*småfordonsförare vid B-fordonsfärd,*

*sträckvakt vid besiktning,*

*ledare för arbetslag på linjen:*

1 handsignallykta, när nattsignal används,

1 signalflagga, när dagsignal används,

8 knalldosor (sträckvakt vid dubbelspår 16) under plombering eller annan försegling med anteckning om dosornas leveranstid; vid vut är de knalldosor, som finns på dragfordon tillräckliga.

Dessutom gäller

*att* biö bestämmer var bansignaltavlor skall förvaras på linjen,

*att* signalredskap skall finnas på dragfordon enl str 400,

*att* signalredskap skall finnas i tågattiralj enl str 669.

## Till § 10

## Signalmärken

U-märke kan vara fast (eventuellt vridbart) eller flyttbart. Märke med siffror skall i regel ange 10-tal. Till § 10:2  
U-märke

I antalet axlar inräknas rälsbussars och andra motorvagnars axlar.

Påstigningsmärke skall ha lykta med gult fast sken som nattsignal eller prisma eller reflexbeläggning. Påstigningsmärke kan även bestå av endast en lyktanordning, som visar gult fast sken som både dag- och nattsignal. Till § 10:4  
Påstignings-  
märke

Om signalinrättning (d v s signalmedel enl § 8) tagits ur bruk, t ex slopats, och ogiltighetsmärke ej sätts upp, måste annan åtgärd vidtagas, så att det är tydligt, att signalmedlet tagits ur bruk. Semaforvingar kan tagas bort eller fällas ned längs masten. Det måste förhindras, att lykta kan tändas. Ljussignal kan vridas vinkelrätt mot spåret. Signal kan också täckas över. Till § 10:5  
Ogiltighets-  
märke

Föreskriften om ogiltighetsmärke gäller ej när infarts- eller utfartssignal är felaktig, utan då tillämpas § 52.

Orienteringsmärke skall ha prisma eller reflexbeläggning.

En blocksignal kan genom grönt blinkande sken utgöra även försignal till nästa blocksignal, men trots det skall märke enl *fig 47 b* i regel finnas. Till § 10:6  
Oriente-  
rings-  
märke

Märke enl *fig 47 d* kan vara gemensamt för flera vägkorsningar, som ligger nära varandra. Märket sätts upp även framför vissa vägkorsningar med automatisk vägskyddsanordning, t ex när sken från V-signalen kan ses av lokps *före* den punkt, där tåg skall befinna sig, för att V-signalen skall slå om från rött till vitt sken. Märket sätts då upp strax innanför denna punkt, och avsikten härmed är, att lokps ej skall behöva köra mot rött sken utan att veta, om det är något fel eller om signalen skall slå om först senare.

Nedkopplingsmärke *utan* ljus används dels vid skyddssektion, d v s kontaktledning som kan kopplas ur, dels vid enkel sektionspunkt. Till § 10:9  
Nedkopp-  
lingsmärke

Nedkopplingsmärke *med* ljus används endast vid skyddssektion. Skyddssektion, som normalt är inkopplad (spänningsförande), behövs ej förses med nedkopplingsmärke, när den är inkopplad. Nedkopplingsmärke sätts då upp, när skyddssektion tillfälligtvis kopplas ur. I fråga om ordergivningen till tps om sådant märke, se § 11.

Om fordon med strömavtagare måste stanna på bansträcka mellan två stoppförbudsmärken, skall strömavtagaren fällas ned. Eljest är det risk för att kontaktledningen bränns av. Till § 10:10  
Stoppför-  
budsmärke

## Till § 11

## Ordergivning om signalmedel

Till § 11:2  
Order till tps

Som ändring av huvudsignal betraktas även, när beroende ordnas mellan huvudsignal och vägskyddsanordning vid vägkorsning (uppgift härom skall sedan tagas in i linjebeskrivningen).

När ny säkerhetsanläggning tages i bruk och denna omfattar flera av de signalmedel, som nämnts i tabellen, behöver tps ges endast *en* order, nämligen att anläggningen tages i bruk. En förutsättning härför är dock, att tps i förväg fått del av beskrivning av anläggningen.

De order, som skall anslås, skall numreras i löpande följd och genast sättas upp på ordertavlan. De skall finnas kvar där i fyra veckor och sedan sättas in i den orderpärm, som personalen skall ta del av, innan tjänstgöringen börjar.

När order tagits in i linjebeskrivningen, skall ordern tagas bort från ordertavlan (orderpärmerna). Övriga order, som gäller, skall förvaras i pärmerna ca sex månader.

## SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ TÅGFORDON OCH SMÅFORDON

### Till § 14

#### Ljudsignaler

Följande ljudsignaler ges från tåg- och småfordon:

tåg kommer	— — — —
beredd	• • •
har mötande tåg kommit in	• •
fara	• • • • • • (upprepade korta)
giv akt	•
lägg om växeln	• — — —
undersök bromsarna	— — — — — — — — — —
kontaktledningen spänningslös	— — — — • •
bromsa	— — — — • — — —
lossa bromsarna	— — — — •

»Tåg kommer» skall ha en längd av 3 à 4 sekunder.

*Till avd a.* Även om »stopp» visas med hjälpsignalmedel, skall »tåg kommer» ges.

Till § 14:1  
»Tåg kom-  
mer»

*Till anm 1.* Ti får medge undantag endast för större station eller för *alla* stationer på en bandel. Dessa undantag skall anges i linjebeskrivningen. Se även mom 2 nedan.

*Till avd b.* Triangelformigt lystringsmärke används vid vägkorsningar med enskilda vägar, som ej är allmänt befarna, om sikten ej uppfyller vissa fordringar och vägtrafiken ej är obetydlig. Vid dessa vägkorsningar finns inga vägskyddsanordningar, men vid vissa av dem finns s k kryssmärke. Lystringsmärke placeras i regel på det avstånd framför korsningen, som erhålls i meter, när banans sth multipliceras med 6, d v s vid sth 120 km/tim  $6 \times 120 = 720$  m och vid sth 90 km/tim  $6 \times 90 = 540$  m framför korsningen. Ett triangelformigt lystringsmärke framför vägkorsning medför alltid två signaler från tåg och vut, men när sikten tillfälligt är otillfredsställande (t ex i dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök), skall signalen ges upprepade gånger liksom vid rektangelformigt lystringsmärke.

Triangelformiga lystringsmärken används även framför broar, tunnlar, snögallerier, kurvor i djup skärning m m.

För att flera signaler »tåg kommer» framför vägkorsning ej skall uppfattas som »beredd», måste lokps ge tillräckligt långa signaler och tkl vara särskilt uppmärksam.

*Till avd c.* Rektangelformigt lystringsmärke används vid s k frisksiktskorsningar, d v s sådana korsningar med allmänna eller allmänt befarna vägar, där vägskyddsanordning saknas, därför att fordringarna på fri sikt är uppfyllda. När sikten tillfälligt är otillfredsställande (t ex i dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök), måste signaler ges från tåg och vut.

*Till avd d.* Efter ett orienteringsmärke enl fig 47 d finns antingen endast V-signal eller både V-försignal och V-signal. Vid klar sikt kan föraren vid orienteringsmärket se signal från V-signalen resp V-försignalen. När denna signal anger, att vägtrafiken ej är spärrad, skall enl § 70: 7 »tåg kommer» ges upprepade gånger och tåget om möjligt stanna framför vägkorsningen. När sikten är så otillfredsställande, att lokps vid orienteringsmärket ej kan se signal från V-signalen resp V-försignalen, skall enl § 14: 1 d »tåg kommer» ges upprepade gånger. Lokps åtgärder därefter blir beroende av den signal, som lokps ser från V-signalen resp V-försignalen: antingen fortsatt signalering från tåget och om möjligt stopp framför korsningen eller upphörd signalering från tåget.

Till § 14:2  
•Beredd•

För att tkl skall kunna uppfatta »tåg kommer» och därefter ställa infartssignalen (eller infartsdvärgsignalen) till »kör», innan »beredd» hunnit ges, bör det dröja minst 10 sekunder mellan de båda signalerna.

Sedan »beredd» getts, får hastigheten från stationsgränsen vara högst 30 km/tim.

Om infartssignal (eller infartsdvärgsignal) visat felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild och denna ej ändrats efter »tåg kommer», skall »beredd» ej ges, utan tåget skall stanna framför signalen.

Eftersom »tåg kommer» ej ges framför station vid enkelspårig eller dubbelspårig bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, ges ej heller »beredd» framför dessa stationer. Ett exempel på att »beredd» — utan samband med »tåg kommer» — kan ges inne på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering, är § 74: 4.

Till § 14:5  
•Giv akt•

Det kan vara lämpligt att ge »giv akt» även i vissa fall, som ej angetts i såo, t ex när tkl ger stoppsignal och lokps kan anta, att signalen getts på grund av fara. I annat fall kan tkl bli tvungen att nödfrånkoppla kontaktledningen, och detta kan i onödan få följder för andra tåg.

*Till anm.* Lokps och tkl torde observera, att sedan lokps bländat av för infart på station, skall skenen ändras från halv- till helljus och sedan åter till halvljus, varefter skenen ändras ytterligare en gång på samma sätt.

*Till avd a.* Detta är en signal till tbfh. Denne skall alltså undersöka orsaken till bromsningen och sedan vid behov meddela föraren felet. Är det slangbrott, skall tps tillämpa föreskrifterna i str 112. När tåg, som stannat på linjen på grund av bromsning, är klart för avgång, skall tbfh ge »avgång».

Till § 14:7  
»Undersök  
bromsarna»

Har rörelse måst upphöra, därför att kontaktledningen blivit spänningslös, skall »tåg kommer» ges, när rörelsen åter kan fortsätta.

Till § 14:8  
»Kontaktled-  
ningen spän-  
ningslös»

## Till § 15

## Signaler framåt och bakåt på tåg

Intet hindrar, att de framändeskärmar, som enl § 16 skall finnas vid växling, sitter kvar på dragfordon i tåg, men de saknar betydelse under tågrörelsen.

Slutsignaler (fasta eller flyttbara) skall alltid finnas på tåg, som består av endast en eller flera rälsbussar eller andra motorvagnar. När tåg består av endast ett eller flera lok, skall slutsignaler där emot ej finnas; alla tkl känner då till tågets sammansättning, aningen av tdt eller särskild order av tl eller genom meddelande vid ut-anmälan.

När tåg består av ensamt dragfordon, är detta både främsta och sista fordon i tåget och skall därför som nattsignal visa vitt sken framåt och rött bakåt. Detta gäller även återgående pålok. Skenen får redan under påskjutningen vara ordnade för återgången.

Som nattsignal skall användas i första hand slutsignallykter med blinkande sken och i andra hand lykter med fast sken. Endast undantagsvis, d v s om lykter saknas, får slutsignalskärm användas som nattsignal på *en* sida, och denna möjlighet bör begränsas till korta tåg, som stannar på de flesta stationer.

Eftersom det är framförallt biträdet, som håller utkik bakåt, bör på dennes sida finnas den »bästa» slutsignalen, d v s lykta med blinkande sken om endast en sådan används, eller lykta om även skärm används. Saknas biträde, bör nämnda signal sättas upp på förarens sida.

Har fordon lykthållare i båda ändarna, bör slutsignalerna sättas upp i bakre änden, ty härigenom blir de bäst synliga från t ex småfordon.

När lastad överföringsvagn går sist i tåg, bör slutsignalerna placeras på den upplastade vagnen och ej på överföringsvagnen. Härigenom syns signalerna bättre, och vidare undviks den fara, som eljest skulle uppkomma, om den upplastade vagnen rullade av från överföringsvagnen.

Till § 16

**Signaler på dragfordons fram- och bakände vid växling**

Desse signaler behövs av två skäl: dels för att signalgivare skall veta, om han i vissa situationer skall ge »framåt» eller »back», dels för att i mörker varna personalen för växlingsrörelser.

I stället för framändeskärmar har vissa dragfordon på framänden fält målade på samma sätt som framändeskärmarna.

Intet hindrar att det på dragfordons bakände visas ej blott rött sken utan även ett eller flera vita.

Verksamt dragfordon kan vara förarbemannat eller manövrerat från annat fordon. För att man skall undvika missförstånd, när två verksamma dragfordon vid växling är hopkopplade med framändarna åt motsatta håll, bör framändeskärmarna tagas bort på det ena fordonet. Eljest måste »framåt» och »back» ges muntligt.

Med motorvagnssätt avses ensam motorvagn (t ex rälsbuss) eller motorvagn med andra fordon.

Denna paragraf gäller ej vid tågrörelse, eftersom »framåt» eller »back» normalt ej ges till tåg. Intet hindrar dock, att dragfordon i tåg har tända lyktor mot tillkopplade fordon. Detta behövs, när loket skall gå till eller från tågsättet eller växla under uppehåll i tågrörelsen.

Till § 17

**Signaler framåt och bakåt på vagnuttagning och småfordon**

Utöver signaler enl denna paragraf får det för belyningsändamål finnas en eller flera lyktor (strålkastare) med vitt sken.

Eftersom vut för avkoppling från tåg börjar först vid avkopplingstillfället, gäller denna paragraf ej, när fordonen förs ut av tåget, utan först omedelbart sedan de kopplats av.

*Till anm.* Vissa C-fordon är utrustade med generatorbelysning. När sådana småfordon står stilla på spår, måste skenen ersättas med reflekterande material i föreskrivna färger.



# SÄKERHETS FÖRESKRIFTER

## ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

### Till § 20

#### Föreskrifternas tillämpning m m

Riskerna vid järnvägstrafik beror bl a på rörelseenergin (den sk levande kraften). Denna varierar med tågvikten och hastigheten. Om tågvikten fördubblas, blir också rörelseenergin dubbelt så stor. Om hastigheten fördubblas, blir rörelseenergin fyra gånger så stor. Eftersom tågens vikt och hastighet under årens lopp ökats, har även riskerna blivit större. Till § 20: 1

Säkerhetsföreskrifterna grundas på många års erfarenheter och har utformats efter noggranna överväganden. Naturligtvis skall man om möjligt utföra säkerhetsåtgärder i så god tid, att tåg inte försenas. Men har man kommit i den situationen, att man måste välja mellan säkerheten och tidsvinsten, så gäller alltid: *säkerheten först, tidsvinsten sedan.*

När det föreskrivs, att viss tjänsteman skall utföra en åtgärd, måste han göra det själv (i fråga om tkl och tklbiträde se dock § 47: 1). Om t ex förare skall ringa till tkl, får han alltså ej beordra biträdet till telefonen. Om det däremot står, att han skall »ombesörja» en åtgärd, är det ej nödvändigt, att han utför den själv. Han kan i stället beordra annan tjänsteman till detta. Huvudsaken är, att han ser till att åtgärden blir utförd.

Erfarenheten visar, att säkerhetens värsta fiende, slentrianen, bäst förebyggs genom inspektion och kontroll. Här avses kontroll av ej blott att böcker m m förts rätt utan framför allt att den löpande tjänsten utförs enl föreskrifterna. Förutom av sf, stf, lokstf och avdelningsföreståndare övervakas säkerhetstjänsten av särskilda inspektörer, instruktionsförare m fl.

När det t ex är tveksamt, om ett småfordon skall gå som A- eller B-fordon, skall föreskrifterna för A-fordon tillämpas. Till § 20: 3

De undantag, som medgetts av styrelsen, skall i regel anges i tdt-boken del A men vissa av dem i del B. De undantag, som medgetts av sf, skall meddelas styrelsen, som också skall tillställas de sektioner, som rör säkerhetstjänsten. Till § 20: 5

## Till § 21

## Samtal

Till § 21:1 Det är nödvändigt, att order och meddelanden görs kortfattade, fullt klara och entydiga.

Flera olyckor har orsakats av missuppfattningar. Följande är ett exempel på detta. Tbfh frågade tkl ungefär: »Är dom sena i dag?» Tbfh avsåg ett möteståg, men tkl trodde, att tbfh menade ett annat tåg och svarade ungefär: »Nej, dom är inne». Då gav tbfh »klart för avgång» och tkl »avgång». Det blev kollision på linjen med två dödade och ett 30-tal skadade personer.

Tag för vana att alltid säga tågnumret, även om det ibland kan verka onödigt! Använd i säkerhetstjänst ej heller namn på tåg, t ex »Skåningen» och »Nordpilen», ty dessa tåg har samma namn i båda riktningarna, och detta kan vålla missförstånd.

Till § 21:2 Namn eller signatur skall uppges även vid telefonering inom en dpl.

Anvisningar för telefonering från linjen finns i tdtboken del A.

Till § 21:3 Meddelande bör skrivas ned, *innan* det sänds. Härigenom får man tillfälle tänka igenom innehållet två gånger (vid nedskrivningen och vid telefoneringen), varigenom risken för fel blir mindre.

Till § 21:4 Både avsändare och mottagare kan begära repetering av meddelande.

När ett telefonmeddelande repeterats riktigt, slutar avsändaren samtalet med »rätt».

Vid telefonsamtal till flera stationer samtidigt skall den station, som ligger längst bort, repetera. Sedan de övriga stationerna vid repetitionen övertygat sig om att de uppfattat meddelandet rätt, erkänner de detta genom att i ordning från den längst bort belägna stationen nämna stationens namn och mottagarens signatur. Har någon station ej uppfattat repetitionen, skall denna station själv repetera, dock först sedan de övriga stationerna erkänt mottagandet.

När order, som rör säkerhetstjänsten, sänds med *fjärrskrift*, skall namn på dpl vara utskrivet i ordertexten, om det ej framgår av S-blanketten, att signatur får användas. Den tjänsteman på telegramexpedition, som sänder ordern, skall under rubriken »koll» repetera varje siffra och svårförståeligt ord. Den tjänsteman på telegramexpedition, som tar emot ordern, skall kontrollera, att uppgifterna under denna rubrik stämmer med motsvarande uppgifter i texten.

## Till § 22

## Klocka och tidtabellsbok m m

Ti föreskriver, hur man på stationerna dagligen skall kontrollera, att stationens klockor visar rätt tid. Gjord kontroll antecknas i tklboken.

Viss av ti bestämd tl skall sju dagar före första giltighetsdagen för ny tdtbok eller för ändringstryck till denna kontrollera, att kvitto inkommit från alla kvitteringsskyldiga adressater.

Fr o m ett ändringstrycks första giltighetsdag skall all tps ha ändringstrycket, och detta behöver ej kontrolleras av t ex tkl. Lokps och tbfh är skyldiga att varje dag, när tjänstgöringen börjar på hemstationen, ta del av ordertavlan och orderpärmen.

Stf och lokstf skall ombesörja kontroll av att de tdtböcker, som finns på stationen (lokstationen) — t ex för utlåning till vikarierande tps — är ordentligt kompletterade.

Vid tdtskifte skall ordinarie tåg och de extratåg, vars tdt finns i tdtboken del B, av stationerna föras upp på tågordningen. När ett ändringstryck till tdtboken del B utkommer, skall tågordningen om behövt ändras. Vid båda dessa tillfällen skall stf låta granska tågordningarna, även de som utarbetas på stationen för underlydande dpl och vakter.

Komplett tdtbok, tågordning eller grafisk tdt skall i behövt antal finnas på de dpl och hos den personal i *säkerhetstjänst*, som framgår av följande sammanställning, och dessutom hos den personal, som stf föreskriver.

Tdtbok		Tågordning	Grafisk tdt
del A	del B		
stationer tps personal vid ban-, elektro-, signal- och teleavdelningarna: enl sf bedömning (ej tåg- och vägvakter)	stationer tps bm driftcentraler (ej tåg- och vägvakter)	stationer den personal på större stationer, som stf föreskriver bemannade last- platser och hållplatser <sup>1)</sup> vägvakt på obe- vakade stationer <sup>2)</sup> andra vägvakter på linjen <sup>1)</sup>	stationer personal vid ban-, elektro-, signal- och teleavdelningarna: enl sf bedömning (ej tåg- och vägvakter)

<sup>1)</sup> Upprättas och hålls komplett av stf på den station, som ti föreskrivit.

<sup>2)</sup> Upprättas och hålls komplett av stf.

## FORDRINGAR PÅ OBEVAKAD STATION MM. UPPLAG. VÄGKORSNINGAR

### Till § 24

#### Fordringar på obevakad station, lastplats och rörlig bro

*Till första stycket.* Fordringarna enl str 111 är i huvudsak följande.

På *alla platser* skall sidospår, som ansluter till tågspåret, vara avstängt genom skyddsväxel eller spårspärr (eventuellt vridbar spärrbom), så att fordon ej kan komma in i tågspåret.

På *station*, som skall lämnas obevakad för tåg, skall varje växel i tågspåret och varje växel (spårspärr, spärrbom), som skyddar detta, kunna förreglas. Dessutom skall de kunna låsas i rätt läge genom tågväglåsning (för att de ej skall kunna friges för omläggning enbart genom att huvudsignal ställs till »stopp»). Styrelsen kan dock medge, att växlar m m får låsas i rätt läge genom kontrollås OK16 i stället för med tågväglåsning. Endast *en* nyckel till tågväglåsningen (OK16-låset) får finnas i bruk, och den skall vara inlåst på stationen. Härigenom är det omöjligt för utomstående att lägga om växlar m m. Den K16-nyckel, som lämnas ut till bl a tbfh och tsm, kan ej användas härför.

När station, där växlar m m kan förreglas, är bevakad, finns i regel sådant beroende mellan huvudsignalerna, att dessa ej kan ställas till »kör» samtidigt till s k fientliga tågvägar. När sådan station skall lämnas obevakad, måste detta beroende i regel upphävas, för att infarts- och utfartssignalerna för den tågväg, som skall användas, skall kunna ställas till »kör» i båda riktningarna. Detta görs på enkelspår genom att låsa upp ett K14-lås. Endast *en* K14-nyckel får finnas i bruk, och den skall vara inlåst på stationen, när den ej används.

På *lastplats* skall varje växel i tågspåret och varje växel (spårspärr, spärrbom), som skyddar detta, kunna förreglas antingen genom utfartssignalerna på de båda angränsande bevakade stationerna (»lastplatsblockering») eller genom huvudsignaler vid platsen.

För lastplatsblockering är principen följande. På tågspåret vid lastplatsen finns en kort spårledning och/eller rälskontakt. När fordon står på denna, blir en kontrollåsnyckel eller annan anordning fri, så att växlar m m kan läggas om, och samtidigt blir utfartssignalerna på de angränsande stationerna låsta i stoppställning. När växlar m m lagts rätt, återställs frigivningsanordningen

(t ex kontrollås), och då blir utfartssignalerna på de angränsande stationerna åter fria.

Om växlar m m på lastplats kan förreglas genom huvudsignaler där, används en K16-nyckel för att frigöra växlar. Sådan nyckel får ej finnas på platsen utan måste medföras från angränsande station.

Styrelsen kan medge, att växlar m m på lastplats ej behöver förreglas utan endast låsas med K16-lås. Hastigheten över lastplatsen får då vara högst 40 km/tim (30 km/tim på smalspår), varför hastighetstavlor och i vissa fall även orienteringsmärken skall vara uppsatta genom bm försorg.

*Till andra stycket.* Anledningen till denna föreskrift är följande. Om gränsstation till bansträcka med automatisk linjeblockering är obevakad, går tågen på en stationssträcka, som endast delvis har automatisk linjeblockering. Tågrörelsen skyddas då av utförlig tam, som utväxlas mellan en station på sträckan utan linjeblockering och en station på linjeblockeringssträckan. På den sistnämnda utväxlas normalt ej tam, och därifrån kan tåg normalt avsändas, så snart blocksträckan är fri. Det är därför risk för att tkl på en sådan station glömmar tam, när gränsstationen är obevakad.

*Till tredje stycket.* Ti skall samråda med övriga berörda sf. Instruktionen skall tagas in i tdtboken del A.

## Till § 25

## Upplag av lösa föremål

Detta mom gäller både linjen och bevakad station.

Till § 25: 1  
Avstånd

Det fria rummet omkring spår skall vara fritt från fasta föremål och upplag för att personer, fordon och gods ej skall skadas. Makadam o d får alltså inte uppläggas högre än till fria rummets underkant. Det bör observeras, att dragfordonens konstruktionsprofil nedtill går lägre än lastprofilen. Med hänsyn till personalens säkerhet vid växling ställs dock normalt ännu strängare krav i fråga om upplag än vad normalsektionen för fria rummet innebär. De angivna måtten är tillräckliga även i kurvor.

Normalsektionen för fria rummet är avbildad i str 330 och 620.

Med hänsyn till riskerna för skada av elektrisk ström gäller särskilt stränga föreskrifter för elektrifierat spår. Dessa finns i str 511 och kan för normalspår tillämpas på följande sätt:

upplag, vars höjd ovan räls överkant är	får ej finnas närmare spårmitt eller kontaktledningsstolpe än
a) högre än 1,5 m	5,0 m
b) högst 1,5 m	3,0 m

För upplag vid vägkorsning gäller dessutom särskilda fordringar i fråga om sikten.

I kurvor på en station måste signalgivare ha tillräckligt utrymme vid sidan av spåret. Detta kan vara ett skäl för stf att ej medge upplag intill vissa spår.

Till § 25: 2  
Medgivande

De spår, som disponeras helt av annan avdelning än trafikavdelningen, kan finnas på t ex lokstations- och verkstadsområden.

## Till § 26

## Vägskyddsanordning eller signal mot banan vid vägkorsning fungerar ej

Vägskyddsanordning anses vara i olag, d v s ej fungera, så snart skyddet för vägtrafikanter blir sämre än vad som föreskrivs i kungörelsen (se str 114). Om t ex rött sken ej visas mot vägen vid helbommar, anses vägskyddsanordningen vara i olag i mörker men däremot ej i dagsljus, eftersom kungörelsen i det förra fallet föreskriver rött sken men ej i det senare. Bommarna skall dock om möjligt fällas även i mörker trots bevakningen, ty även om vägfordon kan köra på bommarna, kan dessa dock hindra en kollision

Till § 26: 1  
Vägskydds-  
anordning  
fungerar ej

med tågfordon. Eftersom V-signal eller V-försignal ej ingår i begreppet vägskyddsanordning, anses sådan ej vara i olag, om endast någon av dessa signaler är felaktig (tex släckt), varför bevakning då ej behövs.

Frikopplas och fällt bommar för hand och visas då rött sken mot vägen på vanligt sätt, anses vägskyddsanordningen fungera, ty skyddet för vägtrafikanter blir det normala.

Vid vissa korsningar kan *en* vakt signalera tillfredsställande mot vägen åt båda hållen, medan det vid andra kan behövas *flera* vakter. Detta skall avgöras av biö, som upprättar en plan häröver. Denna skall tillställas berörda stationer, bm och tsm vid vut. Är vägtrafiken livlig, skall vakt alltid finnas på båda sidor om järnvägen. Detta kan behövas även i andra fall, tex vid dubbelspår eller dåliga siktförhållanden eller kurvig väg.

För vägförordning på station skall i säpl anges det antal vakter, som skall finnas där enl biö beslut.

Vakt behöver finnas vid vägförordning, endast när tågfordon skall passera. Han får ej sätta upp flaggan (lyktan) på bomstativ e d.

Den i såo nämnda skylten förvaras i reläskåpet. Den skall snarast möjligt sättas upp av den, som kommer att bevaka vägförordningen. Med tanke på extratåg, försenade tåg o d skall vakten dock dessförinnan ha anmält till tkl på en av stationssträckans gränstationer, att bevakning är ordnad. Denne tkl vidarebefordrar anmälan till tkl på den andra gränstationen.

När rött sken skall visas i automatisk ljussignal, skall den för ändamålet avsedda strömbrytaren ställas om eller det kopplingsbleck i reläskåpet, som är märkt med röd färg, lösgöras. Om gasljussignal trots detta ej visar rött sken, skall färgväxlaren i lyktan föras över i stoppläge.

När automatisk ljudsignal skall ringa, skall den för ändamålet avsedda strömbrytaren ställas om eller det kopplingsbleck i reläskåpet, som är märkt med grön färg, kopplas in.

## SPÅR AVSTÄNGT FRÅN TÅGRÖRELSE. HASTIGHETSNEDSÄTTNING

Till § 27

### Linjen ofarbar

Denna paragraf gäller t ex när banan eller kontaktledningen är så svårt skadad, att tåg ej kan passera. Den är däremot ej tillämplig, om tåg stannat på linjen och ej kan fortsätta, utan då gäller § 83.

Till § 27: 1  
Åtgärder av  
den som upp-  
täckt ofar-  
bart ställe

Den som upptäckt, att linjen är ofarbar, skall antingen själv lägga ut knalldosor eller beordra annan att göra detta. Man får inte vänta med att lägga ut knalldosor, t ex därför att man tror att det är god tid till nästa tåg. Ett extratåg eller en vut kan ha anordnats. Skulle fordon nalkas, innan signalgivaren hunnit 900 m från det ofarbara stället, måste han genast lägga ut knalldosor och visa stoppsignal.

Hur knalldosor skall placeras inbördes visas i fig 1.

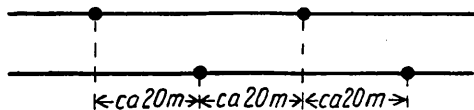


Fig 1

Hur signaleringen i övrigt skall ordnas visas i följande exempel, där streckade linjer betecknar ofarbart ställe.

a) *Enkelspår är ofarbart*

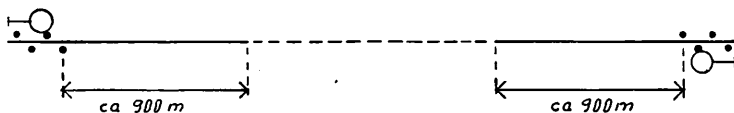


Fig 2

b) *Det ena spåret på dubbelspår är ofarbart*

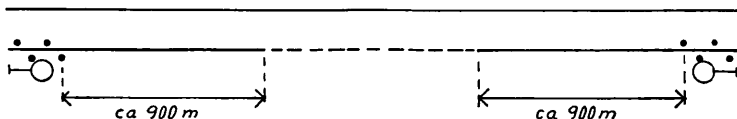


Fig 3



c) Båda spåren på dubbelspår är ofarbara

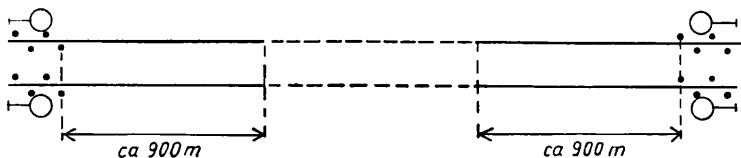


Fig 4

d) Ett enkelspår, som är parallellt med dubbelspår, är ofarbart

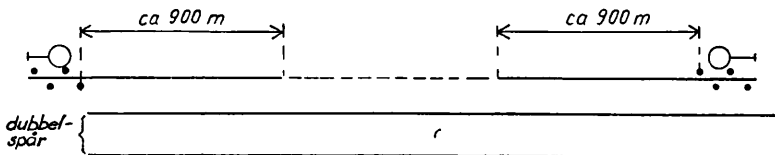


Fig 5

I fig 5 är den ena bansignaltavlan placerad på andra sidan spåret än den normala. Eljest skulle den gälla för tåg på det spår, som ligger närmast enkelspåret.

Skulle även dubbelspåret vara ofarbart, placeras signalerna för detta enl fig 4.

e) Växel inom 900 m från det ofarbara stället

Om ett ofarbart ställe ligger mindre än 900 m från en plats med växel, t ex en lastplats, måste skydd ordnas för rörelser både från sidospåret och från tågspåret. Därför skall fyra knalldosor läggas utanför den yttersta växel, som ligger närmast det ofarbara stället. Dessa räcker dock ej för tågspåret, där en bromssträcka av ca 900 m behövs. Finns huvudsignaler vid platsen, skall dessa därför ställas till »stopp» (hur detta går till framgår av tdtboken del A). Är platsen obebakad station, skall dessutom tkl tillkallas genast, om ej signaleringen åt andra hållet menligt fördröjs därigenom, eljest snarast möjligt. Exempel:

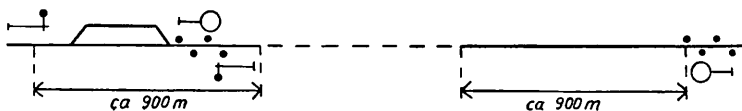


Fig 6

*Saknas huvudsignaler* vid platsen, får man nöja sig med *två knalldosor* som skydd för sidospåret och två för tågspåret. Exempel:

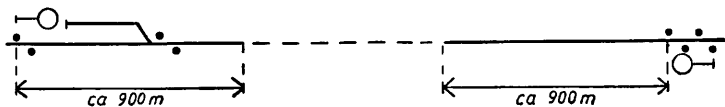


Fig 7

*Till anm 1.* Observera »genast» i sista meningen. Knalldosor skall alltså läggas ut om tkl ej kan komma i tjänst genast. Tåg kan nämligen, trots att huvudsignalerna visar »stopp», komma in på och avgå från obebakad station, om tps vid undersökning ej finner något hinder.

Kan den som upptäckt det ofarbara stället, få hjälp genast, är det lämpligt, att han först beordrar hjälpen att stoppsignalera med knalldosor, och att han själv genast därefter underrättar lättast anträffbara tkl (ej nödvändigtvis på gränsstation). Däremot skall den som stoppsignalerar, ej försöka underrätta tkl innan han skyddat det ofarbara stället åt båda hållen (se dock mom 1, anm 1, och sök ovan). Om han gjorde det, skulle tid gå förlorad och ett tåg kunna hinna fram till det ofarbara stället.

Till § 27: 2

Enl § 9: 5 skall bansignaltavla på linjen förses med lykta som nattsignal.

Är den station, som underrättats, ej gränsstation till stationssträckan med det ofarbara stället, skall tkl vidarebefordra underrättelsen till ena gränsstationen och uppmana denna anmäla hinder.

Till § 27: 3  
Tkl åtgärder

Tkl på gränsstationerna torde observera, att i hinderanmälan ingår även stoppsignalering enl § 60: 2 (trots att stoppsignalering finns också på linjen på båda sidor om det ofarbara stället).

## Till § 28

## Hastighetsnedsättning

## B. Planerad hastighetsnedsättning

Till § 28:3  
Underrättelser

Föreståndaren för driftcentralen ansvarar för underrättelser och signalering, när nedsättning behövs enbart på grund av fel på kontaktledningen. I alla andra fall har *bm* detta ansvar, alltså oavsett för vilken avdelnings räkning nedsättningen behövs. Därför skall *tex* föreståndare för underhållsområde inom signal- och teleavdelningarna i god tid underrätta *bm* om behövlig nedsättning. *Bm* bör vid behov samordna flera nedsättningar. Är avståndet mellan två nedsättningssträckor så litet, att den högre hastigheten mellan dessa ej kan utnyttjas helt, bör nedsättningarna omfatta även mellanliggande sträcka.

*Till första stycket.* Anledningen till hastighetsnedsättning på linjen kan vara *tex* lutning, kurva, växel som ej kan förreglas, försvagad bana eller arbete.

*Till andra stycket.* Denna föreskrift gäller, när nedsättning behövs på bevakad station *tex* på grund av lutning, kurva, försvagad bana eller arbete.

Föreskriften gäller däremot ej, när hastigheten i nedannämnda fall får vara den i § 69:5 föreskrivna, *d vs* 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) eller den högre *sth*, som framgår av linjebeskrivningen:

- a) på sidotågväg och sidospår,
- b) på huvudtågväg:
  - 1) när infartssignal eller utfartssignal framför utfartsväxlarna visar »kör varsamt» (två eller tre gröna sken eller två eller tre vingar),
  - 2) i växel, som ej är förreglad,
  - 3) i växelkurva,
  - 4) vid infart från högerspår, där infartssignal saknas eller infartsdvärgsignal finns.

I de uppräknade fallen skall alltså lokps utan signalering enl § 28 tillämpa den nämnda hastigheten.

Till § 28:4  
Signaler

Om hastigheten på en bansträcka, där banans *sth* är *tex* 90 km/tim, skall vara 50 km/tim, skall ett orienteringsmärke finnas framför varje hastighetstavla (begynnelsestavla) i fyra veckor. Därefter skall *bm* (resp föreståndaren för driftcentralen) utan särskild order ombesörja, att orienteringsmärkena toges bort. Han behöver ej underrätta någon, att detta gjorts. Om sedan den tillåtna hastigheten sänks (*tex*

till 40 km/tim) eller om banans sth höjs (t ex till 100 km/tim), så att skillnaden mellan tillåten hastighet och banans sth blir *större* än 40 km/tim, betraktas nedsättningen som ny, varför orienteringsmärken åter skall sättas upp.

Hur signalerna skall placeras i förhållande till spårmitt, t ex på bangård, framgår av str 330.

Hur signaleringen skall vara ordnad efter de fyra första veckorna för en nedsättning till 50 km/tim visas i följande exempel, där banans sth förutsätts vara i fig 1 högst 90 km/tim och i övriga figurer mer än 90 km/tim. Förklaring till figurerna:

streckad linje = nedsättningssträcka,

50/bl = åt vänster talet 50, åt höger blank hastighetstavla,

50/× = åt vänster talet 50, åt höger hastighetstavla med kryss,

50/— = åt vänster talet 50, åt höger orienteringsmärkes baksida.

### I. Nedsättning på linjen

#### a) Nedsättning i båda riktningarna på enkelspår

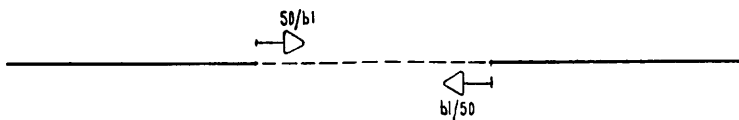


Fig 1

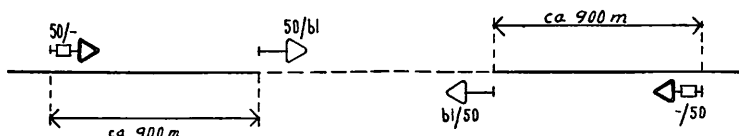


Fig 2

#### b) Nedsättning i båda riktningarna på båda spåren vid dubbelspår

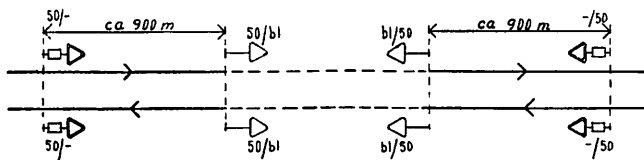


Fig 3

c) Nedsättning i båda riktningarna på ena spåret vid dubbelspår

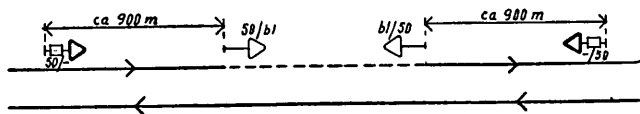


Fig 4

d) Nedsättning i båda riktningarna på enkelspår, som är parallellt med dubbelspår

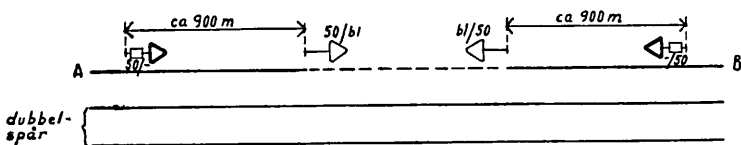


Fig 5

För tåg från B på enkelspåret i fig 5 är det första orienteringsmärket och den första hastighetstavlan placerade på andra sidan spåret än den normala. Eljest skulle de gälla för tåg på det spår, som ligger närmast enkelspåret.

Skulle nedsättningen gälla även på dubbelspåret, placeras signalerna för detta enl fig 3.

e) Nedsättning i ena riktningen (från A till B) på enkelspår

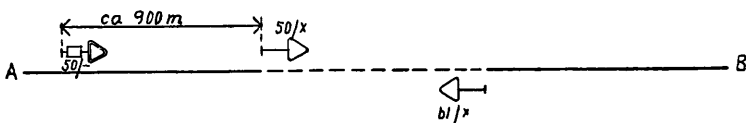


Fig 6

f) Nedsättning i ena riktningen (från A till B) på båda spåren vid dubbelspår

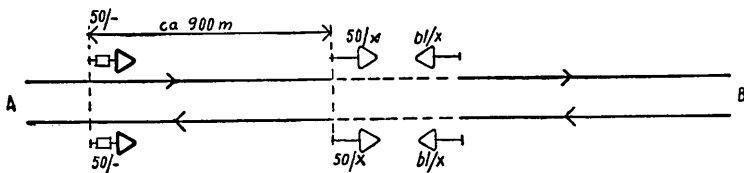


Fig 7

## g) Nedsättning på linjen med orienteringsmärket på station

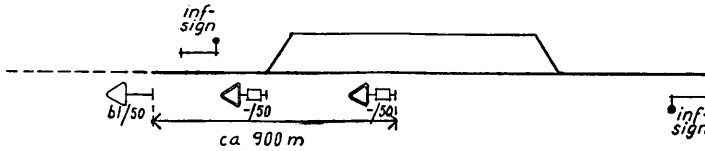


Fig 8

I fig 8 har ett orienteringsmärke placerats ca 900 m framför hastighetstavlan vid *huvudtågvägen* (eventuellt vid tågspåret utanför yttersta växeln eller på andra sidan stationen). Dessutom skall — med hänsyn till tåg som avgår från sidotågväg — ett märke placeras omedelbart utanför yttersta växeln mot nedsättningssträckan. Avståndet från sistnämnda märke till hastighetstavlan skall anges i ordern till lokps på alla tåg och vut, oavsett vilket spår som används.

## II. Nedsättning både på linjen och på station

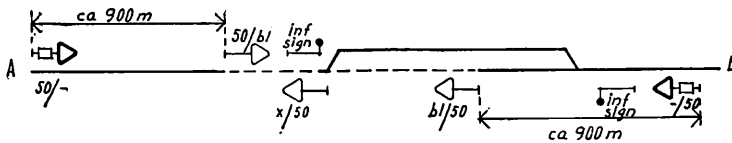


Fig 9

I fig 9 skall en extra hastighetstavla placeras omedelbart utanför yttersta växeln mot nedsättningssträckan med hänsyn till tåg, som avgår från sidotågvägen.

Nedan visas ett exempel med nedsättning till 30 km/tim.

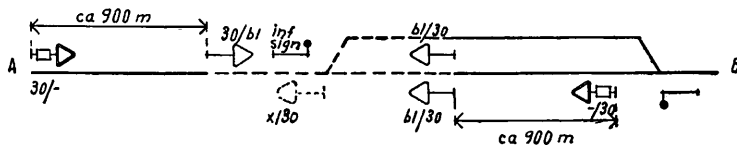


Fig 10

Av fig 10 framgår att hastighetstavla (men ej orienteringsmärke) placeras vid sidotågväg. Om nedsättningen gäller hela eller en större del av tågvägarna, så att det är risk för att lokps på utgångståg ej ser hastighetstavlan, skall en extra tavla (den som prickats i fig 10) placeras omedelbart utanför yttersta växeln mot nedsättningssträckan.

## III. Nedsättning enbart på bevakad station

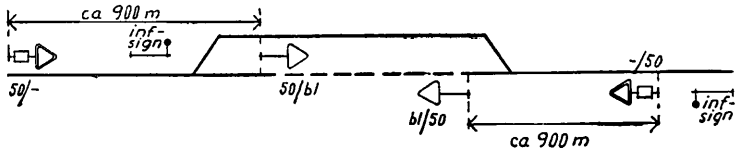


Fig 11

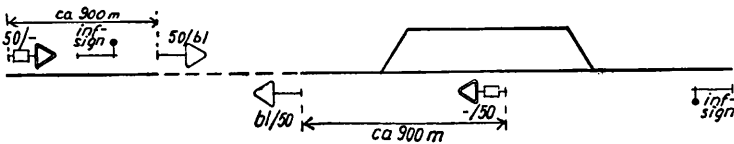


Fig 12

Följande exempel avser nedsättning till 20 km/tim enbart på en sidotågväg (eller ett sidospår).

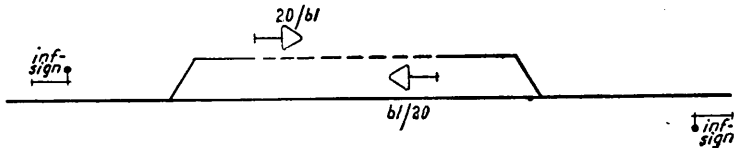


Fig 13

Placeringen av hastighetstavla och orienteringsmärke på station får anpassas efter förhållandena i samråd med stf eller i brådskan-de fall med tkl.

## IV. Flera nedsättningar, som berör varandra

När flera nedsättningssträckor berör varandra, måste i vissa fall hastighetstavla och orienteringsmärke täckas över, för att miss-förstånd ej skall uppkomma. Härvid måste ibland även nya sådana signalmedel sättas upp. Exempel härpå visas i följande figurer, där en nedsättning till 70 km/tim finns (betecknad med streck), t ex på grund av kurva, och där sedan nedsättning till 40 km/tim behövs mellan A och B (betecknad med punkter), t ex på grund av arbete. För tydlighetens skull återges endast hastighetstavlor och alltså ej orienteringsmärken. Hastighetstavla, som skall täckas över, har försetts med ett kryss, och ny tavla, som skall sättas upp, har angetts med »ny».

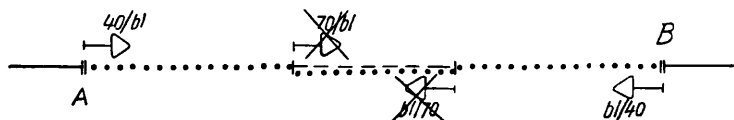


Fig 14

I fig 14 skall alltså hastighetstavlorna för 70 km/tim (jämte eventuella orienteringsmärken) täckas över.

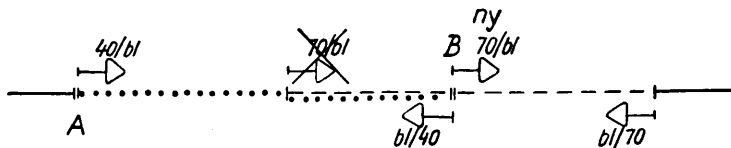


Fig 15

I fig 15 skall alltså den ena ursprungliga hastighetstavlan för 70 km/tim (jämte eventuellt orienteringsmärke) täckas över och en ny tavla sätts upp, där nedsättningen till 40 km/tim slutar. Skall orienteringsmärke finnas för 70 km/tim, skall även ett nytt sådant sättas upp.

#### V. Nedsättning med olika hastighet för skilda tåg

Nedan visas ett exempel på signaleringen vid lutning, där hastigheten för tåg av bromsgrupp S och rälsbusståg av klass A är 100 km/tim och för övriga tåg 90 km/tim. Banans sth förutsätts vara 120 km/tim.

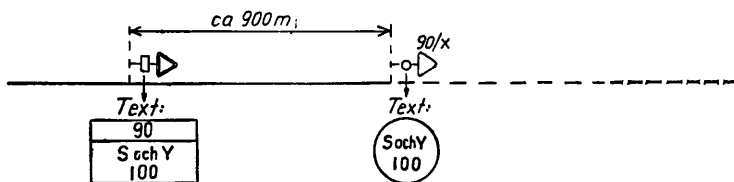


Fig 16

Bokstaven »S» betyder alltså tåg av bromsgrupp S och »Y» rälsbusståg.

Order om en ny nedsättning skall alltid ges under minst fyra veckor, alltså även om uppgift tagits in i linjebeskrivningen dessförinnan.

Till § 28: 5  
Order till  
lokps



I order om hastighetsnedsättning anges km-talen i rätt ordning med hänsyn till tågs och vut farriktning.

Om det beräknas, att arbetsplats kommer att flyttas, och de exakta punkterna härför *ej är kända*, får i ordern anges t ex »km 19,400—20,600 (arbetet sker på en sträcka av 300 m åt gången och börjar vid km 19,400)». Begynnelsepunkten får dock ej förskjutas mer än *en* km.

Beräknas order om hastighetsnedsättning kunna tagas in i vko, är det lämpligt att bm (resp föreståndaren för driftcentralen) lämnar tkl på kontrollstationerna även ett för tl avsett exemplar av uppgiften (bl 670.20), så att stationerna ej behöver skriva av ordern.

Om nedsättning, som är intagen i linjebeskrivningen eller i vko, skall *upphöra*, ges order härom på S11. Om i stället den tillåtna hastigheten skall *ändras* — oavsett om den skall höjas eller sänkas — ges order på S10. Order ges, tills ändringstryck hunnit utges och börjat gälla.

## Till § 29

## Bandisposition

## A. Gemensamma föreskrifter

På bevakad och obevakad station mellan bdispsträckans gränstationer disponeras huvudtågvägen, om annan tagväg ej angetts på S1.

Till § 29: 1  
Allmänt

*Till andra stycket.* »Bdisp efter tåg» kan bestå av vut för avkoppling av fordon från tåg på tågspår på linjen eller av annan bdisp. Båda typerna kan förbjudas i tdtboken del A, t ex på bansträckor med stigningar, där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Enl mom 4 c punkt 2 krävs för bdisp efter tåg också, att sista fordonet i tåget (sista fordonet i den tågdel, som efter avkoppling skall fortsätta) har verksam broms.

*Till första stycket.* Bdisp skall begäras i god tid, bl a för att stationerna skall hinna underrätta arbetande personal, B- och C-fordonsförare om bdisp.

Till § 29: 2  
Begäran om  
bdisp

Vut och A-fordonsfärd bör begäras hos den gränstation, varifrån fordonen (småfordonet) skall föras ut.

Enl str 640 gäller följande. Bdisp, som förekommer ofta, får förses med nummer och beteckning (t ex bdisp nr 3 A — B fr o m kl ..... t o m kl ..... för .....). Sådan bdisp skall tagas in i tdtboken del B och anges på den grafiska tdt. På S1 behöver sådan bdisp anges endast med nummer.

När S1 ej behövs, därför att det framgår av tdtboken och den grafiska tdt, när bdisp skall äga rum, skall dock övriga säkerhetsåtgärder utföras. Kan bdisp utgöras av ensamt dragfordon, skall det anges i tdtboken del B om föraren är tsm eller ej.

*Till tredje stycket.* Om bdisp börjar inom den disponerade tiden men det ej kan undvikas, att denna överskrids, behöver ny bdisp ej begäras, ty bdisp skyddas, tills den anmäls avslutad. Om däremot bdisp ej hinner börja inom den disponerade tiden, får den ej utföras.

*Till första stycket.* Intet hindrar, att tkl beviljar bdisp samtidigt på båda sidor om stationen och även på anslutande linje.

Till § 29: 3  
Beviljande  
av bdisp

*Till andra stycket.* Anledningen till denna föreskrift är, att stoppsignalering ej är föreskriven för stationer mellan gränstationerna.

*Till avd a.* Det är viktigt — bl a för underrättelserna till arbetande personal, B- och C-fordonsförare — att stationerna får vetenskap om bdisp snarast.

Till § 29: 4  
Tkl åtgärder  
före bdisp

*Till avd b.* Lokps kan lämpligen kvittera underrättelsen i en anteckningsbok.

*Till punkt c 1.* Vid vut för avkoppling från tåg eller annan bdisp efter tåg måste tps ges S1 (om order ej finns i tdt), ty tåget får då ej backa.

*Till punkt c 2.* Det kan vara omöjligt för tkl på gränsstation, att själv kontrollera att sista fordonet har verksam broms, t ex om tåget passerar stationen. Då måste tkl vända sig till tidigare station för kontroll. Kan tkl ej härigenom få visshet, får bdisp inte börja förrän bdispsträckan är fri från tåg.

*Till punkt c 3.* Även vid bdisp efter tåg kompletteras hinderanmälan med stoppsignalering enl § 60:2, trots att tåg finns på sträckan.

*Till punkt c 4.* Tkl meddelande att bdisp får börja, skall lämnas muntligt (vid behov genom annan tjänsteman) och får alltså ej ges genom »klart».

Till § 29:5  
Tsm åtgär-  
der före  
bdisp

*Till tredje stycket.* Är den spänningslösa sträckan längre än bdispsträckan, måste § 30 tillämpas i fråga om den överskjutande delen.

Till § 29:6  
Flera bdisp  
på samma  
sträcka

På gränsstationerna skall namnet på huvudtsm antecknas i tamboken vid hinderanmälan, ty tkl måste veta vem som får anmäla, att alla bdisp avslutats.

Till § 29:7  
Anmälan  
om avslutad  
bdisp

Anmälan får lämnas muntligt (t ex per telefon). Den skall dock skrivas ned på S1 av tsm och tkl. När S1 enl mom 2 ej behövs, skall tsm anteckna anmälan i anteckningsbok och tkl i tamboken.

Om gränsstation för bdispsträcka skall lämnas obevakad — oavsett om tågrörelse skall förekomma eller ej under den tid stationen är obevakad — skall tkl flytta över uppgift om hinderanmälan till den bevakade station, som i stället kommer att begränsa den bansträcka, där hindret finns. Bansträckan med hinderanmälan blir då alltså längre än bdispsträckan enl S1.

Inställs en beviljad bdisp, bör detta meddelas dem, som under- rättats om bdisp.

### B. Vagnuttagning

När vut framförs med handkraft, kan det vara svårt att ha fordonen säkert under kontroll. Handkraft bör därför ej användas, om dragfordon finns tillgängligt.

Föreskrifterna i § 41 och 43 bör tillämpas även för vut.

Tsm skall i tillämpliga delar iaktta de föreskrifter i str 113, som gäller för växlingsledare.

*Till andra stycket.* När vut utgörs av ensamt dragfordon, skall det anges på S1, om föraren skall vara tsm eller ej. Till § 29: 10  
Tsm

Intet hindrar att biträde är tsm vid vut, även om vut består av flera fordon.

*Till tredje stycket.* Tsm skall alltid följa med vut, när fordon förs in till dpl.

Vid avkoppling från tåg börjar vut, först när fordonen kopplas från tåget (trots att hinder anmäls tidigare). Därför behöver tsm ej närvara förrän vid avkopplingen. S1 kan då överlämnas till honom av tbfh mot kvitto på tbfh exemplar av S1 eller i anteckningsbok.

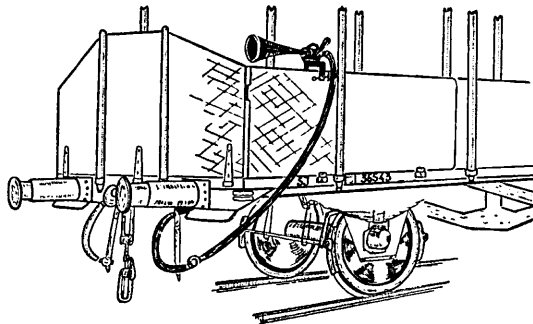
*Till punkt 1.* Redan innan fordonen förs ut, måste tsm försäkra sig om att bromsvikten blir tillräcklig, när fordonen skall föras in (tex efter lastning). Om bromsvikten är otillräcklig, kan tsm koppla till bromsvagnar eller muntligt beordra hastighetsnedsättning. När vut framförs med handkraft, måste dock bromsvikt alltid finnas för hastigheten 55 km/tim.

*Till punkt 3.* Eftersom vut för avkoppling från tåg börjar först vid avkopplingstillfället, är tsm ej skyldig se till att bromsprov utförs, när fordonen går ut med tåget. De vanliga föreskrifterna för tåg gäller då.

*Till punkt 4.* Tsm skall ha fått tkl medgivande vid varje tillfälle, ty särskilda föreskrifter kan gälla på stationen för växling, och dessa skall tillämpas även när fordon i vut flyttas mellan olika spår. Här avses flyttning av fordon under den tid vut pågår, dvs från det att vut börjar på begynnelseplatsen, till dess den stannar på slutplatsen. Vad som ligger därutanför — hopväxling av fordonen innan vut börjar och isärväxling av fordonen efter vut slut — hänförs till växling och regleras bl a av str 113 och § 35.

*Till punkt 5.* Tsm skall åka på det främsta fordonets främre ände. Kan han ej utan fara göra detta, skall han vistas på annan plats på detta fordon och därvid se till, att han vid behov får hjälp att hålla utkik och signalera.

Om vut bromsas med tryckluft, kan tsm ge »tåg kommer» eller bromsa med hjälp av en apparat, vars luftslang ansluts till tryckluftledningen på det främsta fordonets främre ände. En typ av sådan apparat visas i nedanstående bild.



Används ej sådan apparat, måste tsm, som åker på det främsta fordonet, komma överens med föraren, hur lokps skall anmodas ge »tåg kommer».

*Till punkt 6.* Om fordonen står i lutning, kan det vara nödvändigt, att lossningen av tryckluftbromsen och tillsättningen av handbromsen utförs för ett fordon i sänder.

*Till anm.* Undantag får ej medges, om växeln till sidospåret förreglas genom utfartssignaler på angränsande stationer och K16-nyckeln måste återlämnas, för att dessa skall kunna visa »kör». När undantaget gäller, ansvarar tsm, som anmält vut avslutad, för att det är klart för tågs gång förbi dpl och att K16-nyckeln ej används, förrän ny bdisp anordnats och han fått medgivande av tkl på en av gränsstationerna. K16-nyckeln skall återlämnas snarast.

När denna anm gäller och lastplatsblockering finns, kan växlar m m på lastplatsen ej friges på det sätt, som beskrivits i sök § 24. Vut, som varit inlåst på sidospår när tåg passerat, kan nämligen därefter ej påverka spårledningen och/eller rälskontakten på tågspåret. I sådant fall låser man i stället upp ett särskilt K16-lås eller trycker in en kontakt.

Till § 29: 11  
Sth vid vut

I bilaga 2 finns särskilda föreskrifter om sth för vut, som består av plogrälsbuss, ballastplog, bankettplog eller ballastjusteringsvagn.

Enl § 83: 4 skall vut, som består av hjälpfordon, kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet. Detta gäller dock endast på den stationssträcka och det spår, där hjälpbehövande tåg stannat.

*Till andra stycket.* Anledningen till den stränga föreskriften för bdisp efter tåg är, att tåget kan ha stannat i en kurva, t ex på grund av slangbrott.

När B-fordonsförare ej underrättats om vut, får lokps och tsm order härom på S10.

*Till första stycket.* Detta avser alla vägkorsningar med vägskyddsanordning — manuell eller automatisk — oberoende av om de finns på linjen eller på bevakade stationer och oavsett om vut består av flera fordon eller ensamt dragfordon.

Till § 29: 12  
Vägkorsningar

För en vägkorsning med manuella bommar gäller följande.

Vägvakten är ej skyldig manövrera bommarna för vut, bl a därför att det många gånger är svårt att beräkna, när vut skall komma till korsningen. Därför underrättas ej vägvakten om vut. Ansvar för säkerheten vilar helt på föraren resp tsm.

Det normala förfarings sättet är, att föraren skall stanna vut framför korsningen, utan att han får signal härtill. Åker tsm men ej föraren på det främsta fordonet, skall tsm stoppa vut. Sedan vut stannat, skall tsm stänga bommarna över vägen och ge vut signal att gå över korsningen. Manövreras bommarna på längre avstånd från korsningen än 100 m, får tsm i stället ordna bevakning enl § 26: 1. Detta skall han göra även när bommarna ej fungerar. Vad nu sagts hindrar ej, att en tsm i förväg kommer överens med vägvakt eller tkl, att denne skall hålla bommarna stängda, när vut kommer till korsningen. Förare och tsm får dock ej utan vidare lita på att bommarna är fällda, när vut kommer dit.

Detta mom gäller även om gränsstationen för bdispsträckan enl tsm uppgift skall vara obevakad vid vut ankomst. Stationen kan nämligen trots uppgiften vara bevakad.

Till § 29: 13  
Infart på  
gränsstation

*Till första stycket.* Vut får utan vidare gå till *stationsgränsen* vid ankomsten till gränsstation men ej längre. Signal från dvärgsignal eller »klart» eller muntligt medgivande är ett besked till tsm, som skall ge växlingssignal till föraren, innan denne får föra vut förbi stationsgränsen.

Finns dvärgsignal, får »klart» ej godtagas, om dvärgsignalen visar »stopp». Förreglingen skall nämligen utnyttjas.

Tkl får ej lämna medgivande i förväg utan först vid vut ankomst.

*Till tredje stycket.* Finns flera bdisp på samma bdispsträcka, får en tsm, som ej är huvudtsm, ej ta bort tavlan. Ej heller får huvudtsm göra detta, förrän han fått anmälan från övriga tsm om avslutad bdisp.

### C. A-fordonsfärd

Till § 29: 16  
Hastighet

*Till andra stycket.* När B-fordonsförare ej underrättats om A-fordonsfärd, får A-fordonsföraren order härom på S10.

Till § 29: 20  
Uppställning  
av A-fordon

Endast på de stationer, som framgår av tdtboken del A, får ställverksvakt lämna medgivandet.

### D. A-arbete

Till § 29: 23  
Byte eller lös-  
görande av  
enstaka räl

*Byte* av enstaka räl är alltid A-arbete, ty detta är utan tvekan hinder för tågrörelse över arbetsplatsen. När däremot enstaka räl *lös-görs*, kan i regel flera rälsspikar tagas bort utan att detta medför hinder för tågrörelse över platsen. I andra fall — t ex i kurvor med liten radie — kan hinder uppstå redan när ett mindre antal spikar avlägsnas. Några regler kan därför ej ställas upp, utan det ankommer på den som ansvarar för arbetet att avgöra, när enstaka räl lösgjorts så mycket, att arbetet *kan* utgöra hinder för tågrörelse över arbetsplatsen, då det alltså blir fråga om A-arbete.

Dessa typer av A-arbete får dock utföras utan bdisp, men då skall stoppsignalering ordnas på båda sidor om arbetsplatsen. Enl § 9:5 skall bansignaltavla på linjen försees med lykta som nattsignal.

### Till § 30

#### Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår utan samband med bdisp

Denna paragraf gäller *dels* frånkoppling på t ex flera stationssträckor och mellanliggande stationer, *dels* frånkoppling på endast en bevakad station. Den avser dock ej frånkoppling i samband med bdisp och ej heller frånkoppling över sidospår.

Föreskrifterna avser förhindra, att livsfara uppstår för arbetande personal, att ledningar och fordon skadas och att driftstörningar och tågrubbningar uppkommer.

Frånkoppling skall begäras i god tid, för att man på stationerna skall få behövlig tid för att hindra fordon med uppfälld strömavtagare att komma ut på frånkopplad sträcka.

Till § 30: 1  
Begäran om  
frånkoppling

Skall arbete utföras, gäller § 32 i fråga om anmälan av arbetet och om bevakning vid arbetsplats. Skall arbetet utföras på bevakad station, gäller dessutom § 31.

Till § 30: 5  
Tsm åtgärder

Anmälan får lämnas muntligt (t ex per telefon). Den skall dock skrivas ned på S2 av tsm och tkl.

Till § 30: 6  
Anmälan om  
inkoppling

### Till § 31

#### Arbete eller ofarbart spår på bevakad station

Om arbetet kräver hastighetsnedsättning, gäller även § 28, och skall kontaktledningen frånkopplas över tågspår, gäller också § 30. Dessutom skall föreskrifterna i § 32 om anmälan av arbete och bevakning tillämpas.

Till § 31: 1  
Arbete på be-  
vakad station

Här avses fall när spår är ofarbart på grund av arbete (t ex på fordon) eller av annan orsak.

Till § 31: 3  
Ofarbart spår  
på bevakad  
station

Till berörd personal, som skall underrättas, hör bl a tl, när det är fråga om tågspår.

Med hänsyn till belysningen på bangårdar behövs normalt ej lykta som nattsignal. Om förhållandena är ogynnsamma, t ex om belysningen vid signaleringsplatsen är mindre god, skall dock stf låta förse tavla med lykta.



**SKYDD FÖR ARBETANDE PERSONAL.****B- OCH C-FORDONSFÄRDER.****UNDERRÄTTELSE TILL PERSONAL PÅ LINJEN**

## Till § 32

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

Denna paragraf gäller endast sådana arbeten i spår eller i farlig närhet därav, som ej skyddas av stoppsignaler. Undantagna är alltså A-arbeten och sådana arbeten på bevakad station, som skyddas av bansignaltavlor enl § 31:2.

**A. Anmälan om arbete**

Enl § 22:1 skall all personal i säkerhetstjänst inneha eller ha lätt tillgång till klocka, som visar rätt tid.

Vad anmälan skall omfatta, framgår av färd- och arbetsboken.

Ny anmälan om arbete, som pågår större delen av dagen, kan lämnas t ex vid middagsrasten. När tätare anmälningar anses behövliga, bör telefon ordnas vid arbetsplatsen.

Genom att den första anmälan lämnas *kort* tid innan arbetet börjar, kan stationen underrätta om anordningar, som eljest kanske ej skulle komma med.

Se i övrigt säok § 34:1—2.

Till § 32:1  
Anmälan om  
arbete på  
linjen

Behövs underrättelser om extra anordningar och rubbningar, skall tkl anteckna detta i tkl-boken.

Till § 32:2  
Anmälan om  
arbete på be-  
vakad station

**B. Bevakning till skydd för arbetslag**

När arbete på bevakad station helt utförs av personal från trafik-avdelningen, skall stf göra bedömningen; detta gäller även när personal lånats från annan avdelning, t ex för snöröjning. I tveksamma fall måste stf och avdelningsföreståndare komma överens om bevakningen.

Till bevakare bör ej utses person, som måste avlägsna sig under arbetet. Vidare får bevakare ej tilldelas sådant arbete, att han inte kan hålla effektiv utkik.

Till § 32:3—6  
Bevakning  
vid arbete  
på linjen eller  
på bevakad  
station

I den instruktion, som ledare för arbetslag skall ge bevakare, kan behöva ingå t ex,

|| att utkik på dubbelspår skall hållas åt båda hållen, eftersom enkelspårsdrift kan anordnas,

att bevakare får avlägsna sig först efter tillstånd av lagets ledare, som då skall utse annan bevakare,

tid för bevakningens början och slut,

var bevakare skall vara placerad,

hur han skall varna arbetslaget (t ex genom siren).

Enl str 510 skall särskild bevakare från elektroavdelningen utses vid arbeten på elektrifierad bansträcka, om risker finns för elektrisk högspänning.

## Till § 33

## B- och C-fordonsfärder

## A. Gemensamma föreskrifter

Under de tider, då tågtätheten är stor, skall personal transporteras på landsväg till och från arbetsplats, när sf anser, att detta lämpligen kan ske. När transport ordnas som B-fordonsfärd, får småfordonsföraren inte under några förhållanden medföra fler personer, än att alla har direkt utsikt framåt och möjlighet att genast hoppa av. Därför måste personaltransporter ibland ordnas som A-fordonsfärder.

*Vid planering av B- och C-fordonsfärder måste småfordonsförare bedöma läget kritiskt och bl a räkna med att en uppgiven tåg-försening kan komma att minskas. Det är förståeligt, att småfordonsförare vid en personaltransport efter arbetstidens slut är angelägen att ej förlora en beräknad tåganslutning. Han ansvarar dock för färden och får icke ta risker för sitt eget och andras liv.*

Till § 33:1  
Planering av  
B- eller C-för-  
donsfärd

B- och C-fordonsförare kör sitt småfordon på eget ansvar ej blott på linjen utan även på bevakade stationer. Tågvägsinspektionen omfattar därför ej småfordon. I tdtboken del A kan även vara föreskrivet, att B-fordon ej utan medgivande av tkl eller ställverksvakt får framföras på tågspår på bevakad station.

Observera att vissa tåg får avgå från station 5 eller ända upp till 15 min före avgångstiden enl tdt.

*Till första stycket. Kontrollen enl § 22:1 att småfordonsförares klocka visar rätt tid, görs lämpligen när färd anmäls första gången under ett dygn.*

Till § 33:2  
Anmälan om  
B- eller C-för-  
donsfärd

Vad anmälan skall omfatta, framgår av färd- och arbetsboken. Genom att anmälan lämnas *omedelbart* innan färden börjar på en stationssträcka, kan stationen underrätta om anordningar, som eljest kanske ej skulle komma med.

Både B- och C-fordonsfärd skall anmälas för *varje* stationssträcka. Vid färd över flera stationssträckor får småfordonsföraren ej ta kontakt med alla de bevakade stationerna på en gång, innan färden börjar på den första stationssträckan.

Skall flera C-fordon färdas samtidigt på en stationssträcka i samma riktning, är det tillräckligt, att *en* C-fordonsförare anmäler färden och sedan delger de övriga erhållna underrättelser.

C-fordonsförare bör anmäla färd på enkelspår och vid enkelspårdrift till framförliggande station och vid dubbelspårdrift till den station, varifrån tågen normalt går på det spår, som han skall använda. ||

Observera att tåg skall benämnas med sitt nummer och B-fordon med sin beteckning.

Se i övrigt säök § 34:1—2.

*Till andra stycket.* Ti får lämna medgivande upp till två timmar.

Till § 33:3  
Uppställning av B- eller C-fordon

*Till första stycket.* Endast på de stationer, som framgår av tdt-boken del A, får ställverksvakt lämna medgivandet.

*Till andra stycket.* Småfordon, som används på station för tågvägsinspektion, behöver ej låsas, när stationen är bevakad, men däremot när stationen är obevakad.

### B. B-fordonsfärd

Till § 33:4  
Hastighet

En anledning till denna föreskrift är, att tåg kan ha stannat på linjen och då ej är skyddat av stoppsignaler.

Till § 33:7  
Möte med tåg

B-fordonsförare skall själv begära möte hos tkl personligen.

B-fordonsförare får ej begära möte med genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll. Skulle han ändå göra detta, får tkl ej bevilja sådan begäran.

Ti eller tl får endast i mycket allvarliga situationer — t ex vid olycksfall eller sjukdom — ge order om att genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll skall ha fast uppehåll för att möjliggöra möte med B-fordon. Ej heller får B-fordonsförare kringgå föreskriften genom att i förväg begära, att växlarna skall läggas till visst spår för B-fordonet, när detta beräknas komma till stationen strax innan genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll avgår därifrån.

Finns utfartssignal på stationen, skall stoppskylt användas, eljest påminnelse-skärm. Måste signal ges med utfartssignal eller med signalstav eller handsignallykta, sedan stoppskylten (påminnelse-skärmen) satts på, skall skylten (skärmen) tagas av, när signalen ges, och genast därefter åter sättas på.

Vid dagning och skymning skall påminnelse-skärm sättas på både signalstav och handsignallykta.

Tps skall kontrollera mötet på samma sätt som när det är fråga om mötande tåg. Eftersom B-fordon ej påverkar spårledning, skall order om möte med B-fordon ges även vid bansträcka med linjeblockering, och ordern innebär då ej blott att mötet skall kontrolleras av tps utan även att avgångssignal alltid skall ges av tkl (och alltså ej av tbfh).

## Till § 34

## Underrättelser till personal på linjen

## A. Arbetande personal. B- och C-fordonsförare

B-fordonsförare skall anmäla färd till *båda* gränsstationerna för varje stationssträcka, medan C-fordonsförare och arbetande personal behöver vända sig till endast *en* av dessa. Det är nödvändigt med denna strängare föreskrift för B-fordon, dels för att skyddet för B-fordon skall kunna ordnas enl mom 2, dels för att tkl skall kunna underrätta arbetande personal och småfordonsförare om B-fordon.

Till § 34:1  
Vad arbetande personal, B- och C-fordonsförare skall underrättas om

Arbetande personal, B- och C-fordonsförare måste observera, att det i praktiken ej är möjligt att underrätta om *alla* de förhållanden, som kan innebära fara. Risker av olika slag föreligger alltid, t ex vid tidinkörning på en stationssträcka. Måste anmälan lämnas till annan station än gränsstation för stationssträckan, måste man också räkna med att tkl ej känner till alla anordningar och rubbningar.

Anmälan om arbete eller småfordonsfärd bör skrivas in i färd- och arbetsboken, *innan* tkl kontaktas. Anmälan skall inledas med: »Anmälan om arbete (B- resp C-fordonsfärd)». Härigenom får tkl genast klart för sig vad det gäller, och riskerna för missförstånd minskas.

Sedan tkl tagit emot anmälan, repeterat den och fört in *B-fordonsfärd* i tklboken — arbete och C-fordonsfärd behöver ej föras in — skall han lämna underrättelser. Här är det en viktig skillnad mellan arbete och småfordonsfärder. Båda grupperna skall underrättas om extra anordningar och rubbningar. På grund av de många kollisionerna mellan småfordon och ordinarie tåg i rätt tid skall B- och C-fordonsförare dessutom påminnas om ordinarie tåg. Småfordonsförare skall dock först göra klart för sig, vilka ordinarie tåg som är aktuella under färdtiden. Stations underrättelser om ordinarie tåg är avsedda att bli en kontroll.

De underrättelser, som lämnats till *B-fordonsförare*, antecknas i tklboken.

Den som anmält arbete, B- eller C-fordonsfärd, antecknar erhållna underrättelser i färd- och arbetsboken samtidigt som han tar emot dem och repeterar dem därefter. När B-fordonsförare fått underrättelser från den andra gränsstationen, kontrollerar han, att dessa stämmer med dem som han redan fått.

Vid ändring i stationernas bevakning skall anmälan om *B-fordonsfärd* och uppgift om lämnade underrättelser till B-fordonsförare flyttas över till den nya gränsstationen. Däremot överflyttas ej uppgift om arbete eller C-fordonsfärd.

Den som skall lämna anmälan, får ej nöja sig med att själv se efter i en stations tklbok och tambok, om det finns någon uppgift om extra anordningar eller rubbningar.

*Till punkt 1.* Observera att som extratåg räknas även återgående pålok.

Till § 34:2  
Särskilda  
skyddsåtgärder vid  
B-fordonsfärd

Sedan underrättelser lämnats, *kan* extratåg eller annan anordning tillkomma under den tid, som uppgetts för arbete eller småfordonsfärd (trots att anmälan om småfordonsfärd ej får avse någon längre tid). Arbetande personal och C-fordonsförare måste vara beredda på detta, medan särskilda skyddsåtgärder vidtages för B-fordon. Trots detta kan farliga situationer uppkomma även för B-fordon.

B-fordonsförare måste alltid vara beredd på att tåg kan komma 5 min — vissa lokalgodståg ända upp till 20 min — före den ordinarie tiden enl tdt och att det första tåget ej kommer från det håll han väntat utan från andra hållet.

Om tkl underrättat B-fordonsförare, att ett försenat tåg beräknas avgå från stationen kl 14.10, får tkl sända tåget kl 14.00, utan att lokps känner till B-fordonet. Sedan kan tåget köra in ytterligare tid på den stationssträcka, där B-fordonet finns, varför tåget kan komma betydligt tidigare än vad B-fordonsföraren beräknat. (I detta exempel får tkl däremot ej sända tåget tidigare än kl 14.00 utan att B-fordonsföraren först underrättas.)

### B. Vägvakter m fl

Dessa föreskrifter gäller ej blott vägvakt på linjen — som sådan räknas även vakt vid vägkorsning, där vägskyddsanordningen ej fungerar — utan även de andra vakter på linjen, som ti föreskrivit, tex vid rörlig bro. Föreskrifterna gäller däremot ej sådan vägvakt, ställverksvakt eller annan tjänsteman, som tjänstgör på bevakad station, ty dessa underrättas på samma sätt som övrig stationspersonal.

Observera att tåg skall benämnas med sitt nummer.

På varje station, som är gränsstation till stationssträcka med vakt, skall som bilaga till säpl finnas en av ti utarbetad förteckning över de vakter, som skall underrättas, deras tjänstgöringstider, telefonnummer m m. Detta gäller även station, som är gränsstation till sådan sträcka endast för vissa tåg, på grund av att den vanliga gränsstationen är obebakad.

Kontrollen enl § 22: 1 att vakts klocka visar rätt tid, görs lämpligen när vakt inställer sig i tjänst första gången under ett dygn.

I fråga om vut, se säok § 29:12.

För underrättelse om extratåg, som består av återgående pålok, ansvarar tkl på den gränsstation, varifrån *tåget med pålok* går ut på stationssträckan.

Till § 34:3  
Vad vakt  
skall under-  
rättas om

När omständigheterna kräver detta — tex vid otillfredsställande sikt eller dåliga ljudförhållanden — skall ankomstsignalering normalt vara anordnad vid vägkorsning. Om ankomstsignalering ej finns, kan det vara särskilt befogat, att ti föreskriver underrättelse även vid mindre förseningar än 10 min. Sådan föreskrift skall anges i säpl och i vägvakternas tågordning.

*Till anm.* Här avses framför allt vägvakt vid obehövad station, där ankomstsignalering finns och där huvudsignalerna ej kan visa »kör», förrän bommarna är fällda.

*Till första stycket.* Den station, som skall underrätta enl detta mom, bör vara gränsstation vid något tillfälle. Tidpunkten för påringningen fastställs av stf och anges i säpl och på vaks tågordning.

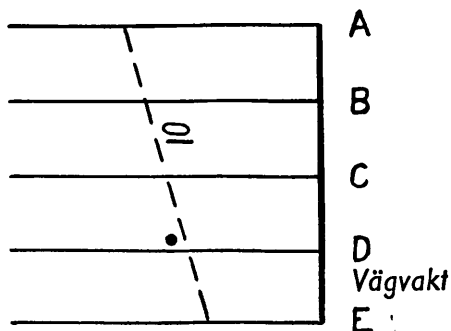
Till § 34:4  
Regelbundna  
underrät-  
telser

Även om anordning gäller längre tid — tex om extratåg skall gå flera dagar — skall underrättelse härom lämnas varje dag.

Vakt skall anteckna underrättelserna i vägvaktsboken samtidigt som han tar emot dem och sedan repetera dem.

När vakt underrättats, skall detta antecknas i tklboken. Om antalet vakter — tex på grund av flera obehövade stationer — är mycket stort, skall underrättelserna antecknas på särskild blankett, som upprättas av stf.

*Till andra stycket.* Se nedanstående exempel



Antag att tkl i D har underrättat vägvakten mellan D och E om extratåg 01, som skall gå från A till E nästa dag. Eftersom D är obehövad för 01, är det C (= den nya gränsstationen), som ansvarar

för att vägvakten är underrättad om tåget. Därför måste tkl i D meddela tkl i C, att vägvakten är underrättad om 01. Får tkl i C ej sådant meddelande, skall han enl mom 5 själv underrätta vägvakten.

Till § 34:5  
Övriga underrättelser

Har vakt ej underrättats om exempelvis tågmötesändring, innan tåget avgått från gränsstationen, t ex därför att vakten ej anträffats, skall tkl underrätta vakten *snarast möjligt*.

En sådan ordning får *icke* tillämpas, att tkl, tv eller annan tjänsteman regelbundet underrättar vägvakt (muntligt eller genom ringsignal e d) vid den tidpunkt, då tåg avgår från platsen (»ut-anmälan»). Ej heller får vägvakter underrätta varandra inbördes på detta sätt. Detta skulle nämligen kunna få svåra följder, om »ut-anmälan» vid något tillfälle glömdes eller lämnades för sent.

Vad ovan i mom 4 sagts om anteckningar gäller även i detta mom.

Vägvakt  
på obevakad  
station

I fråga om vägvakt på station, som är obevakad för tåg, får följande förfaringssätt tillämpas (även om vägvakten tillhör stationens tklpersonal).

Tkl antecknar i vägvaktsboken de extra anordningar (rubbningar), som han känner till och som gäller under vägvaktens tjänstgöring, när stationen är obevakad. Vägvaktsboken överlämnas sedan till vägvakten eller hålls tillgänglig för honom på sätt, som stf föreskriver. På station, där alla vägvakter är tklutbildade, antecknas anordningarna (rubbningarna) i stället i tklboken.

Sedan tkl fört in extra anordning eller rubbning i vägvaktsboken (tklboken), meddelar han detta till tkl på gränsstation, som enl mom 3 ansvarar för underrättelsen. På gränsstationen antecknas detta i tklboken.

Underrättelse om andra anordningar och rubbningar meddelas av gränsstationerna i vanlig ordning direkt till vägvakten, som då skall komplettera vägvaktsboken (tklboken).



## VÄXLING

## Till § 35

## Växling

## A. Gemensamma föreskrifter

Ytterligare föreskrifter för växling finns i str 113. Av detta särtryck framgår bl a vem som är växlingsledare i olika fall.

*Till andra stycket.* Det finns tre grupper vägkorsningar, som får sakna vägskyddsanordning. Till § 35:2  
Vägkorsningar

Den första gruppen omfattar korsningar med allmänna eller allmänt befarna vägar (gator) och hamnspår, industrispår, grusgrops-spår eller därmed jämförliga spår. Styrelsen skall ha fastställt lokala föreskrifter för växlingen, och dessa skall tagas in i tdtboken del A och för korsning på station även i säpl.

Den andra gruppen omfattar sk »frisiktskorsningar», d v s sådana korsningar med allmänna eller allmänt befarna vägar (gator), där fri sikt finns enl särskilda regler.

Den tredje gruppen, den största, omfattar korsningar med enskilda, ej allmänt befarna vägar (gator).

Att vissa vägkorsningar saknar vägskyddsanordning *mot tåg*, innebär ej att *växling* in på dessa alltid är riskfri. Vid flera av dem ges signal vid tågrörelse men ej vid växling. Vidare kan växlingsrörelser vara mera svårberäknliga än tågrörelser, eftersom växlingssätt kan röra sig fram och åter över korsningar. I fråga om den andra och tredje gruppen vägkorsningar — d v s frisiktskorsningarna och korsningarna med enskilda, ej allmänt befarna vägar (gator) — skall därför ti pröva, om lokala föreskrifter för växling behövs. Om så är fallet, skall dessa tagas in i tdtboken del A och för korsning på station även i säpl.

Följande anføres som *exempel* på lokala föreskrifter, som ti kan utfärda: Anvisningar till ti

1) Bevakning enl § 26: 1.

2) Vid korsning med god sikt och med belysning i mörker: föraren, som skall finnas på det främsta fordonet, stannar rörelsen omedelbart framför korsningen och får fortsätta, först sedan växlingsledaren förvissat sig om att hinder ej finns.

3) Vid korsning med god sikt och med belysning i mörker: föraren, som skall finnas på det främsta fordonet, kör växlingssättet över korsningen med högst 10 km/tim; vid behov skall »tåg kommer» ges.

4) Vakt går kort före fordonen för att med utvecklad signalflagga resp rött sken varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan.

Till § 35:3  
Hamnspår  
o d

Lokala föreskrifter för växling på nedsänkt spår skall fastställas av styrelsen i fråga om spår på väg (gata, plats), som är allmän eller allmänt befaren, och av ti i fråga om övriga spår.

Dessa föreskrifter skall tagas in i tdtboken del A och för korsning på station även i säpl.

Till § 35:4  
Andra om-  
råden på dpl,  
där allmänhe-  
ten passerar

Detta mom gäller ej sådana övergångar, som enl uppsatta skyltar ej får beträdas av allmänheten eller får beträdas endast på den gåendes egen risk.

### B. Växling på bevakad station

Till § 35:5  
Växlings-  
ledare på be-  
vakad station

En växlingsledare måste känna väl till förhållandena på stationen, t ex när viss växling skall vara avslutad vid tågs ankomst eller avgång, på vilka spår fordon ej får skjutas och vissa andra lokala föreskrifter i säpl. Därför måste växlingsledare, som ej fullgör egen tur enl stationens turlista, ha tkl medgivande; detta gäller alltså t ex tbfh eller arbetsbiträde på ett lokalgodståg. När tkl lämnar medgivande, skall han meddela växlingsledaren vad denne har att särskilt iaktta.

Till § 35:6  
Växling utan-  
för stations-  
gränsen på be-  
vakad station

Riskerna vid växling utanför stationsgränsen utgörs ej blott av ankommande tåg utan även av t ex vut (som man på flertalet stationer ej skyddar genom bansignaltavla).

Lokps torde observera, att denna föreskrift innebär, att växlings-sätt ej får föras utanför stationsgränsen, förrän växlingsledaren meddelat lokps, dels att han fått tkl medgivande, dels tidpunkten när växlingen skall vara avslutad. Lokps skall kontrollera, att denna tidsbestämning följs.

När tkl skall ange den tidpunkt, när växlingen skall vara avslutad, måste han tänka på att varje tåg får komma till stationen 5 min före den ordinarie ankomsttiden enl tdt och vissa lokalgodståg upp till 20 min före denna tid. Dessutom avser dessa tidpunkter ankomsten till stationen och ej till en plats utanför stationen. I fråga om försenade tåg måste tkl räkna med tidinkörning.

Till § 35:7  
Växling på be-  
vakad station  
vid tågrörelse

För växling i tågvägen anges i säpl den tidpunkt, då växlingen skall vara avslutad.

För växling på spår, som ansluter till tågväg eller korsar denna, gäller följande.

Om tågvägen är skyddad genom att bredvidliggande spår är försett med skyddsväxel eller spårspärr eller enbart dvärgsignal, kan i säpl anges, att växlingen får äga rum oavsett tågrörelsen. Denna

växling anses nämligen normalt ej utgöra risk för tåget, eftersom skyddsväxeln (spårspärren) skall ligga i skyddande läge för tågvägen och dvärgsignalen skall visa »stopp» för växlingsrörelsen. Vem som har ansvaret för att växlingsrörelse stannar framför stoppsignal från dvärgsignal i olika situationer, framgår av str 113.

Om tågvägen däremot *ej* är skyddad av skyddsväxel, spårspärr eller dvärgsignal, måste i säpl anges, när växlingen skall vara avslutad.

För sådant lokalgodståg, som får avsändas från föregående station upp till 15 min före avgångstiden enl tdt, bör tidpunkt ej anges i säpl, enär alltför långt uppehåll då måste göras i växlingen före tågets ankomst. I stället anges, att tidpunkten fastställs varje gång (med hänsyn till den verkliga tiden för tågets ankomst).

Tkl måste underrätta växlingsledaren om extratåg, och framgår ej tidpunkten för växlingens avslutande av säpl, skall även denna tidpunkt fastställas. För att onödigt avbrott i växlingen ej skall uppstå, bör tkl underrätta växlingsledaren även om försenat tåg. Vidare måste tkl underrätta om sådana spårändringar, som kan beröra växlingsledaren.

*Till andra stycket.* Eftersom växling på 100-meterssträckan bortom infartstågvägens slutpunkt under tågs infart kan innebära viss risk, får stf eller tkl ej medge sådan växling annat än i angelägna fall. När medgivande lämnats, gäller § 73:1, varför tågs hastighet vid infarten blir högst 30 km/tim. Måste sådan växling ske regelbundet, skall medgivande lämnas i säpl (och ej av tkl i varje särskilt fall), och då skall stf ombesörja att »h» anges i tågets tdt. Dessa medgivanden skall omprövas av stf före varje tdtskifte.

*Till punkt 1.* Säkerhetsspår anges i säpl.

*Till punkt 2 och 3.* Kopplas uppställda fordon samman, blir risken för att de skall komma i rörelse mindre, än om de står skilda.

Föreskrifterna gäller även om spårspärrar finns. Observera att om buffertarna är sammantryckta, fordonen sedan kan komma i rörelse genom buffertfjädrarnas utpressning.

På station med *lutning* inne på bangården eller strax utanför denna skall en eller flera varningsskyltar finnas på bangården. Dessutom skall i säpl anges de försiktighetsåtgärder, som skall vidtagas ej blott efter avslutad växling utan även under pågående växling (tex att vissa växlar skall ligga i avvisande läge från linjen, att bromssläde skall användas och att fordon ej får skjutas).

Vagn får ej bromsas med grus eller sand på *spår med spårledning*, ty då kan kontakten mot rälererna bli så dålig, att spårledningen ej kortslutes,

Till § 35:8  
Åtgärder efter  
avslutad väx-  
ling på beva-  
kad station

### C. Växling på lastplats

Till § 35:9  
Åtgärder efter  
avslutad väx-  
ling på last-  
plats

På lastplats får fordon växlas utanför skyddsväxel eller spårspärr endast under tåguppehåll och vid vut.

På lastplats med *lutning* på platsen eller strax utanför denna skall en eller flera varningsskyltar finnas på platsen. Dessutom skall i tdtboken del A anges de försiktighetsåtgärder, som skall vidtagas ej blott efter avslutad växling utan även under pågående växling.

*Till punkt 1.* Eftersom fordon på lastplats ofta lämnas helt utan tillsyn, måste växlingsledaren (i regel tbfh på tåg och tsm vid vut) ordentligt bromsa eller förstänga fordonen.

## ORDER OM EXTRATÅG, INSTÄLLT TÅG OCH PÅLOK

### Till § 36

#### Order om extratåg och inställt tåg

S4 för tåg, som skall gå »pso» (= på särskild order), skall för- Till § 36:1  
varas på stationerna. *Däremot skall andra S4 utan uppmaning* Utfärdande  
*makuleras efter användningen.* Stf bör emellanåt kontrollera, att av tillfällig  
inga andra S4 än »pso» förvaras på stationen och att dessa gäller tdt (S4)  
för innevarande tdtperiod.

När »pso-S4» tages emot per telefon, skall hela tdt fyllas i av Hur S4  
stationerna. fylls i

När annan S4 än »pso» tages emot per telefon, skall tdt fyllas i  
av stationerna i åtminstone följande utsträckning:

alla stationer: uppgifterna i tdthuvudet (utom adresserna),  
utgångsstationen och den station, som skall ge tps S4: hela S4,  
ordergivningsstation: uppgifterna för ordergivningssträckan,  
transiteringsstation: uppgifterna för transiteringssträckan,

övriga stationer: de uppgifter, som gäller sträckan från den egna  
stationen till och med den närmaste bevakade stationen på båda  
sidor.

Uppgifterna under den egentliga tdt antecknas av tågets utgångs-  
station och av den station, som skall ge tps S4, och i övrigt endast  
av de stationer, som berörs av uppgifterna.

S4 (liksom tdt i tdtboken del B) skall innehålla de uppgifter, Tågmöte  
som är föreskrivna i str 640, bl a tågmöten. Som framgår av detta  
särtryck, anses möte föreligga på en station mellan två tåg i mot-  
satt riktning 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 (01), som skall avgå från stationen  
inom en timme efter det att ett annat tåg (02) kommit dit från det  
spår, som 01 skall använda (»timregeln»).

Detta klargörs med följande två exempel.

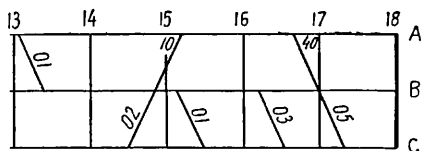


Fig 1  
Enkelspår

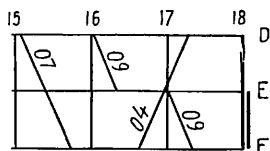


Fig 2  
Enkelspår D—E  
Dubbelspår E—F

Fig 1. Både 01 och 02 går på båda sidor om B på samma enkelspår, varför regel a gäller, d v s tåg 01 möter 02 och tåg 02 möter 01 i B.

Av tågen 03 och 02 går endast det ena tåget (02) på båda sidor om B, varför regel a ej gäller. Tåg 02 möter ej 03, eftersom 03 utgår från B. Tåg 03 får däremot ej avgå från B, förrän 02 kommit dit. I detta fall avgår dock 03 från B mer än en timme, efter det att 02 kommit dit och enl »timregeln» anses möte då ej föreligga. Av samma anledning har tåg 05 ej möte med 02 i A.

Fig 2 omfattar både enkelspår och dubbelspår. Regel a gäller ej, ty tågen går ej på samma enkelspår på båda sidor om E. »Timregeln» gäller. Eftersom det är mer än en timme mellan 07 och 04 i E, har 04 ej möte med 07. Däremot är det mindre än en timme mellan 09 och 04 i E, och därför har 04 möte med 09 där.

Tågmöte  
vid linje-  
blockering

Samma regler gäller på *bansträckor med linjeblockering*. Enl mom 6 skall tps på ett tåg (02) i regel ej ges order om möte på station, som ligger mellan gränsstationerna, och ej heller om möte på den gränsstation, där 02 *går in på* sträckan. (Utfartssignalen på dessa stationer kan nämligen ej ställas till »kör» för 02, förrän möteståg kommit in.) Trots detta anges mötena i tdt, dels för att *stationerna* skall veta var tågen skall mötas, dels därför att tps skall kontrollera mötena, om linjeblockeringen är ur bruk. För att tydligt markera i tdt att tps normalt ej behöver kontrollera dessa möten, är tågnumren i möteskolumnen inramade. På den gränsstation, där 02 *går ut från* sträckan, skall tps däremot kontrollera möte med de tåg, som kommit dit under den senaste timmen, innan 02 avgår (enl »timregeln»). Dessa möten är ej inramade. De gäller alltså för tps, när linjeblockeringen är i bruk.

Detta klargörs med följande exempel (linjeblockering mellan C och G).

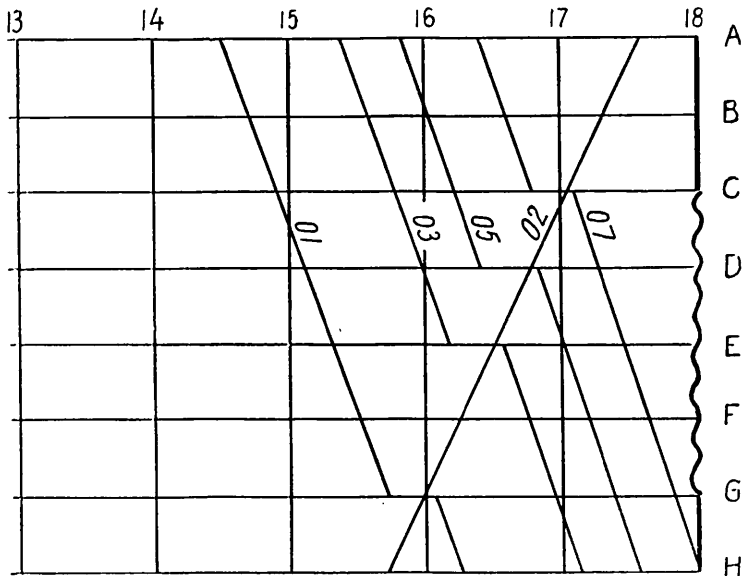


Fig 3

I tdt för 02 finns inramat möte med 01 i G, 03 i E och 05 i D, och i C finns utan inramning möte med 05 («kontrollmöte inom timmen») och med 07 (verkligt möte); däremot finns ej möte med 03 och 01 i C, enär tidsmellanrummet där mellan å ena sidan 03 och 01 och å andra sidan 02 är mer än en timme. I tdt för 02 finns alltså möte med 05 på två stationer: inramat i D, där tågen skall mötas, och utan inramning i C, där tps på 02 skall kontrollera mötet, när linjeblockeringen är i bruk. Skulle 05 vara extratåg, som anordnas enl S4, sätter tl i S4 för 05 ut inramat möte med 02 i D och anger i en anmärkning på S4: »tåg 02 skall möta 05 i C»; då får tps på 02 order (S9) om mötet i C, om linjeblockeringen är i bruk.

När tkl fått S4, bör han snarast föra in tåget i tklboken. Detta är särskilt viktigt, om tåget skall gå samma dag, ty tkl kan få begäran om bdisp under samma tid, och han kan behöva underrätta arbetande personal, B- eller C-fordonsförare eller vägvakt. Han får ej utan vidare sända ut extratåget, om B-fordon finns på stationssträckan, och lokps skall ges order, om vägvakt ej underrättats.

Först sedan tkl fört in tåget i tklboken, bör han kvittera S4.

Till § 36:2  
Kvittering  
av S4

Att alla tkl kvitterat S4, innebär för tl en bekräftelse på att S4 ej förkommit på någon station eller på väg till denna. Tack vare kvittots utformning får tl vidare kontroll av att tkl på vissa stationer uppfattat tdt riktigt.

Se följande exempel.

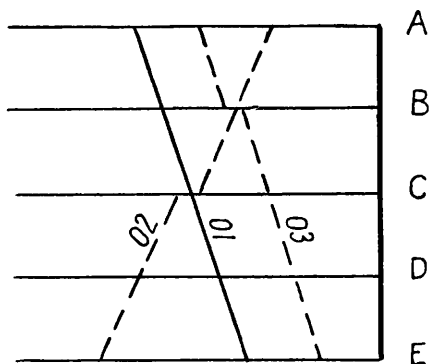


Fig 4

Antag att S4 för 02 utfärdas först och att tåget går »pso». Då lägger A (= ordergivningsstation) upp S3 för 02 och anger där, att 01 skall ges order (S9) om möte med 02 i C.

Sedan utfärdar tl S4 för 03, och i denna anges möte med 02e i B. I kvittot på 03 skall tkl i A även ange, att 03 ges order om 02 gång. Detta skall tkl i A göra, bl a för att tl skall få kontroll på att S3 för 02 kompletterats i A.

När möte, förbigång eller ordergivning ej skall anges i kvittot och detta skall telefoneras in, får kvittot skrivas på baksidan av S4. Eljest skall kvittot skrivas ned på S6, som sänds till tl eller telefoneras in. S6 fästes vid S4.

Observera att den bekräftelse på mottagandet av en uttelefonerad S4, som får lämnas även av andra än tkl, ej är detsamma som kvittering av S4.

När extratåg anordnas eller tåg inställs, medför detta ofta ordergivning till andra tåg om möte, tågspår eller bevakning. Denna ordergivning skall planeras i förväg av ordergivningsstationerna, genom att en S3 läggs upp för vart och ett av åtminstone följande tåg:

de extratåg, vilkas tdt finns i tdtboken del B eller i vilkas S4 anges »pso»,



de ordinarie tåg, som går endast vissa dagar och i vilkas tdt anges »och pso»,

de ordinarie tåg, i vilkas tdt anges »kan inställas».

På en ordergivningsstations S3 skall alltid anges de tåg, som skall ges order på stationen. I vissa fall skall även anges tåg, som utgår från en icke-ordergivningsstation (se säök § 49:5).

På S3 betecknas de order, som skall ges endast när linjeblockering är ur bruk, genom inramning. ||

En tkl skall lägga upp S3 och en annan kontrollera anteckningarna.

Se även exemplet (fig 4) i säök mom 2.

För underrättelserna till personal på linjen m m är det viktigt, att order om extratåg delges stationerna snarast möjligt, sedan behovet av extratåget blivit känt.

S5 får sändas med fjärrskrift. Meddelandet skall då förses med ett rött streck eller en röd ruta kring »S5».

Om tåg, som skall medföra vagnar, utgörs av endast lok (ett eller flera) eller omvänt, skall tl meddela stationerna, om han känner till detta. Eljest skall tkl komplettera ut-anmälan med sådant meddelande.

I fråga om kvittering av S5, se säök mom 2. I kvittot behöver endast anges, att tåget går. När tåg anordnas genom tryckt eller stencilerad S5, som är numrerad, får tkl lämna ett gemensamt kvitto för tågen på denna S5. Kvittot, som då endast anger, att S5 nr . . . . mottagits, lämnas på en talong till S5. Om tl på S5 angett ändrade möten eller förbigångar, skall S5 för tåget i fråga dock alltid kvitteras på samma sätt som S4.

*Till anm.* Om tl under avdelningen »anm» angett ändring av tdt, skall tps ges särskild order härom.

Som framgår av blanketterna får S4 och S5 ges antingen i original eller i avskrift, som tkl bestyrkt. S5 får ges även i bestyrkt utdrag.

*Till första stycket.* I regel behöver tkl på mötesstation ej anmoda tkl på ordergivningsstation att ge S9, ty detta skall den sistnämnde göra ändå, när han fått S4 eller S5. Tkl på mötesstation skall dock kontrollera ordergivningen.

*Till andra stycket.* Om linjeblockeringen tages ur bruk, måste tl efter samråd med tkl ombesörja, att tps får order (S9) om möten, som ej är angivna i tdt. ||

Till § 36:4  
Order om  
extratågs  
gång; utfär-  
dande och  
kvittering

Till § 36:5  
Order till  
tps på  
extratåg

Till § 36:6  
Order till  
tps om  
möte med  
extratåg

## Till § 37

## Order om pålok

Observera att med »återgående pålok» avses endast pålok, som återgår *på del av stationssträcka*.

Till § 37:2  
Order till  
tps

Eftersom återgående pålok räknas till extratåg, trots att S4 ej utfärdas, skall tps på tåg, som skall möta återgående pålok, ges mötesorder (S9). Detta gäller även vid bansträcka med linjeblockering i bruk, och ordern innebär då ej blott att mötet skall kontrolleras av tps utan även att avgångssignal alltid skall ges av tkl (och alltså ej av tbfh).

Fungerar vägskyddsanordning vid vägkorsning på dubbelspår endast vid rörelse i den normala riktningen — något som framgår av linjebeskrivningen — gäller § 26:1 för det återgående påloket.

## TÅGS SAMMANSÄTTNING

## Till § 40

## Bromsföreskrifter för tåg

I tåg finns *tryckluftbromsar* och — huvudsakligen för uppställningsändamål — *handbromsar*.

Föreskrifter om tryckluftbromsar finns i str 112.

## A. Andra tåg än rälsbusståg

S-, P- och G-bromsar skiljer sig från varandra i fråga om tillsättnings- och lossningstidens längd och utbromsningen. Tillsättningstiden är vid fullbromsning 8 sek för S-broms, 10—30 sek för P-broms och 40—55 sek för G-broms.

Till § 40:1  
Bromsgrupper

Indelningen av tågen i bromsgrupper är av betydelse för att dels få tillräckligt snabbt verkande bromsar vid stora hastigheter (bromsgrupperna S och P), dels få så samtidig och jämn bromsning som möjligt i dessa tåg och i mycket tunga tåg (bromsgrupp M).

*Till första stycket.* Vid beräkning av bromsvikt och tågvikt skall hänsyn tagas även till dragfordon. Vikterna för dragfordon framgår av en tabell i tdtboken del A och kommer även att anges på fordonen.

Till § 40:2  
Behövtligt  
bromstal m m

Bromsberäkning skall göras för alla tåg — även för tåg, som består av endast ett eller flera lok. Anvisningar och exempel finns i tdtboken del A.

Uppgift om det föreskrivna bromstalet för ett tåg finns i tågets tdt. Detta har fastställts med hänsyn till tågets sth och det *största* lutningsförhållandet<sup>1)</sup> i tågets väg. På de delar, där endast mindre lutningsförhållanden finns, gäller egentligen lägre bromstal. Order (S10) skall dock alltid ges till tps så snart den tillgängliga bromsvikten ej minst motsvarar bromstalet enl tdt. Tåget skall sedan på olika bansträckor hålla högst den hastighet, som det största lutningsförhållandet på bansträckan medger enl bromstalstabellen. Lutningsförhållandena på olika bansträckor framgår av en tabell i tdtboken del A.

Eftersom man på den ordergivande stationen ej säkert vet, hur länge tåg kommer att gå med oförändrad sammansättning, anges ingen sträcka på S10. Denna gäller till den station, där tågets sammansättning ändras nästa gång. Då får föraren ny S10, om den tillgängliga bromsvikten fortfarande är otillräcklig.

<sup>1)</sup> Med »lutningsförhållande» avses den största höjdskillnad i m, som finns mellan två punkter på 1000 m avstånd från varandra på en bansträcka.

S10 skall ges oavsett verksamt dragfordons sth, ty fordonet kan senare bytas mot ett snabbare.

Anser föraren, att större bromstal än det föreskrivna behövs, skall bromsvikten ökas eller tåget gå med den lägre hastighet, som föraren anser säkerheten kräva.

Till § 40:3  
Övriga fordringar

*Till punkt b 1.* Anledningen till denna föreskrift är, att det vid bromsning av tåg med många obromsade fordon i slutet är risk dels för att den påskjutande kraften från dessa kan trycka fordonen framför ur spår, dels för att pendlingar uppkommer i tågets längdriktning.

Observera att även punkterna 2 och 3 gäller i detta fall.

*Till punkt b 2.* Enl str 112 skall bromsledningen kopplas mellan alla fordon även i tåg med särskild tbfh, om detta är möjligt.

*Till punkt b 3.* Föreskriften innebär, att fordon med resande skall befinna sig i en tågdal, som automatiskt bromsas, för den händelse fordonet (ensamt eller jämte andra fordon) skulle gå loss från det övriga tågsättet.

## Till § 41

## Tågs storlek

Tågens storlek måste begränsas ej blott på grund av lokens och motorvagnarnas dragförmåga och spårens längd på stationerna utan även med hänsyn till tryckluftbromsen. I mycket långa tåg är det nämligen risk för att normalt tryck ej kan hållas i bromsledningen.

S10 skall ges oavsett verksamt dragfordons sth, ty fordonet kan senare bytas mot ett snabbare.

Till § 41:1  
Antal axlar i  
andra tåg än  
rälsbusståg

## Till § 42

## Skyddsutrymme i loktåg

Med »pressbyråns personal» avses personal för sortering och försäljning av tidningar i tåg.

Som halv boggivagn räknas t ex F- eller D-avdelningen i en kombinerad boggivagn, köksavdelningen i en Ro-vagn och varje halva av en BB2-vagn.

Skyddsutrymme skall utgöras av hel eller halv *vagn*. Därför får överksamt lok intill dragande lok ej räknas som skyddsutrymme.

Tabellen omfattar ej loktåg med större hastighet än 100 km/tim, eftersom alla vagnar, som enl märkning på vagnarna får framföras med större hastighet än 100 km/tim, dvs i bromsgrupp S, är rammsäkra vagnar.

*Till anm.* Anledningen till denna föreskrift är, att vestibulerna i Bo6 med underlittera är av svagare konstruktion och att de — i motsats till vestibulerna i boggivagnar med bälgar — är inrättade för ståplatser.

Till § 43

Transportvillkor för fordon i andra tåg än rälsbusståg

A. Gemensamma föreskrifter

Allmänt

Föreskrifter om sammansättning av tåg med hjälpfordon finns i str 116.

Ibland anges att fordon skall gå sist i tåg. Normalt avses då ett fordon. Är det angeläget att framföra flera i samma tåg, får tl dock medge detta efter samråd med miö och vid behov även biö (i fråga om kranvagn litt A se dock str 657).

Till § 43:3  
Axeltryck

När tåg ställs i ordning och när dess sammansättning kontrolleras, skall bl a ses till att fordons axeltryck ej överskrider det högsta tillåtna enl str 657. Av detta särtryck framgår hur detta skall gå till och hur medgivande begärs och lämnas för vagn med för högt axeltryck.

Till § 43:4  
Konstruktions- och lastprofil

I str 451 finns medgivande, att vissa fordon får överskrida konstruktionsprofilen i olika avseenden. Hur medgivande begärs och lämnas för fordon, som överskrider lastprofilen, framgår av str 657.

Till § 43:5  
Skadade fordon

Till *avd a*. De stationer, där vagnsnyning görs, framgår av tdtboken del A.

Den station, dit fordon med hjulplatta får gå, skall ombesörja att hjulparet byts.

Anledningen till hastighetsföreskrifterna här är följande. Risker för skador på rälerna till följd av att hjulplatta finns i tåg är mycket stor vid en hastighet av ca 30 km/tim men minskar något vid ökande hastighet för att från ca 70 km/tim åter öka med hastigheten. Även låga temperaturer ökar riskerna.

Tkl måste underrättas, ty han skall enl § 85:5 i vissa fall ombesörja avsyning av banan.

Till *avd b*. Det kan här vara fråga om tex fordon med skadad draginrättning. Om sådant fordon kan kopplas provisoriskt sist i tåg, kan detta efter undersökning medges, om tåget har låg hastighet, högst 40 km/tim (30 km/tim på smalspår).

I fråga om *varmgången* vagn gäller enl str 402 följande. Vagn med rullager får ej fortsätta i tåg. Visar undersökning av lindrig varmgång på vagn med glidlager, att vagnen kan fortsätta, skall lagerboxen kritmärkas med bokstaven V och tkl, tps och nästa vagnsynare i tågets väg underrättas. Tps skall under färden kontrollera, att varmgången ej förvärras. Kritmärkningen avlägsnas, när varmgången upphört eller när axeln eller lagret bytts ut.

För vagn, som *spårat ur*, gäller enl str 402 bl a följande. Innan vagnen sätts in i tåg, skall den undersökas och därvid behandlas på följande sätt. På en SJ-vagn skall axlar med hjul helst bytas på platsen. Kan detta ej göras eller gäller det en vagn, som ej tillhör SJ, undersöks axlarna i regel med hjulmall, och vagnen förses — även om något fel ej upptäckts — med ett skadeanslag, som i regel har texten »Vagnen har varit ur spår». Löpduglig SJ-vagn skall där- efter snarast sändas till verkstad eller reparationsplats för axelbyte. Annan löpduglig vagn skall i regel hemsändas tom.

Order skall ges oavsett verksamt dragfordons sth, ty fordonet kan senare bytas mot ett snabbare.

Till § 43:6  
Order om has-  
tighetsned-  
sättning

### Dragfordon

Antalet sammankopplade lok måste begränsas med hänsyn till broarnas bärförmåga.

Till § 43:7  
Lok intill  
varandra i tåg

*Till avd a, andra stycket.* Hastighetsnedsättning för viss typ av dragfordon kan vara föreskriven i tabellen över dragfordons sth på olika bansträckor eller i linjebeskrivningen, t ex över broar.

Till § 43:8  
Transport av  
overksam  
dragfordon  
m m

*Till avd c.* Denna föreskrift avser transport av en overksam rälsbuss eller en rälsbussläpvagn sist i annat tåg än rälsbusståg. Föreskrifter för kopplingen finns i str 400.

### Godsvagnar med vissa laster

Föreskrifter för transport av explosiva varor finns i en Kungl Maj:ts förordning (utdrag finns i str 620). Styrelsen har skärpt dessa föreskrifter genom innehållet i detta mom.

Till § 43:10  
Explosiv vara

De flesta godsvagnar är på vagnskorgen över hjulen försedda med gnistskyddsplåtar eller liknande för att hindra att gnistor vid bromsning antänder korgen. Med hänsyn till de stora riskerna skall man trots detta undvika att bromsa en vagn med explosiva varor.

I övrigt framgår *bland annat* följande av föreskrifterna i str 620. Här bortses från explosiva varor i trafik med utlandet — str 606.

Det finns fem transportklasser: A, B, C, D och E. De varor, som tillhör de olika klasserna, framgår av en förteckning i str 620.

Vara av *transportklass A* får transporteras endast sedan länsstyrelsen i avsändningslänet medgett detta och föreskrivit transportvillkor. Dessa varor behandlas därför ej här.

För varor av *transportklass B och D* — såväl stycke- som vagns- lastgods — gäller bl a följande.

Varorna får transporteras i alla tåg. En av tps (t ex särskild tbfh eller biträde) skall av tkl beordras att övervaka vagnarna med

explosiv vara av transportklass B och D. Denne skall av stationär personal informeras om vagnarnas plats i tåget. Frakthandlingarna skall läggas in i särskilt kuvert, som lämnas till övervakningsmannen. Detta är tillräckligt som beordring, när det är fråga om styckegodssändning. I fråga om vagnslastsändning skall övervakningsman däremot beordras på S11 (vilket ej är samma sak som att tps skall ges order på S11 om transporten). Vad övervakningen omfattar är angivet på nämnda kuvert.

Varor av transportklass B och D skall lastas i slutna vagnar, som hålls låsta. Vid befordring som styckegods av mindre kvantiteter i andra tåg än kruttåg, behöver vagnarna dock inte hållas låsta, om övervakningsmannen kan hålla uppsikt över dem. Det är förbjudet att röka eller tända eld i eller i närheten av dessa vagnar.

Varor av *transportklass C* — såväl stycke- som vagnslastgods — befordras som regel i kruttåg. Sådant går normalt endast en dag varje månad. I str 655 Ux finns detaljerade planer härför.

På vissa linjer får emellertid varor av transportklass C befordras även i tåg, som ej är kruttåg och som framförs av ellok, ånglok eller motorlok. Detta gäller dock ej snälltåg eller, på nattsträcka, annat tåg med sovagn, som är upplåten för resande. Vilka dessa linjer är framgår av str 655 Ux. Det får finnas högst 200 kg explosiv vara i samma vagn, och vagnen skall vara kopplad efter vagn med resande. Dessutom gäller övriga säkerhetsföreskrifter (bl a om skyddsvagnar).

På vissa linjer får varor av transportklass C befordras även i fordon, som framförs av motorvagn eller lokomotor. Resande får ej följa med tåget. Dörrarna till det fordon, där den explosiva varan finns, skall vara låsta. Varan skall placeras i *ett* lager på golvet, och kollina skall vara förstängda så, att de ej förskjuter sig vid fordonets igångsättning, bromsning e d. Skall tändhattar och sprängkapslar med påsatta tändhattar medföras, skall de placeras i annat fordon än det, där den explosiva varan finns.

Oavsett om en vara av transportklass C — stycke- eller vagnslastgods — befordras i kruttåg eller i annat tåg gäller bl a följande.

Tps skall ges order på S11, varvid skall anges om tåget är kruttåg eller ej.

För beordringen av övervakningsman (t ex särskild tbfh eller biträde) gäller vad ovan sagts om transportklass B och D. Beordringen skall dock göras på S11 även när det är fråga om styckegods av transportklass C.

En brandsläckare utöver den som finns på loket, skall finnas i alla tåg, som medför vara av transportklass C. Apparaterna är märkta med hemstationens namn. Tkl på tågets utgångsstation skall överlämna brandsläckaren till övervakningsmannen. Denne skall åter-



lämna den till tkl vid den sista lossningsplatsen, och tkl skall genast återsända den till hemstationen som ilgods. Anvisningar om hur brandsläckaren skall användas medföljer apparaten. Övervakningsmannen skall ta del av dessa före tågets avgång.

Varor av transportklass C skall lastas i slutna vagnar, som hålls låsta under transporten. De skall på båda sidorna vara märkta med »Explosiv vara». Det är förbjudet att röka eller tända eld i eller i närheten av dessa vagnar.

Som behållare räknas t ex cisternvagnar — med fasta eller avlyftbara behållare — fat och stålflaskor.

Till § 43:11  
Klor, svaveldioxid eller fosgen

Föreskrifter om uppställning av vagnar med klor, svaveldioxid eller fosgen finns i str 113.

Klor är vid vanlig temperatur och normalt tryck en grön gul gas med stickande lukt. Gasen är ca 2,5 gånger tyngre än luft. Den är giftig men ej eldfarlig eller explosiv. För transport förtätas klorgas till en mörk, grön gul vätska.

Föreskrifter för transport av eldfarliga oljor finns i en Kungl Maj:ts förordning (utdrag finns i str 620). Styrelsen har skärpt dessa föreskrifter genom innehållet i detta mom.

Till § 43:12  
Eldfarlig olja

För eldfarlig olja av första eller andra klass gäller bl a följande.

Enl mom 9 får eldfarlig olja ej finnas i kruttåg, och vagn, som medför vagnslastsändning av eldfarlig olja, får ej vara skyddsvagn.

Vagnsgrupp med eldfarlig olja behöver ej — som fallet är med explosiv vara av transportklass C, klor, svaveldioxid och fosgen — alltid ha tre skyddsvagnar före och tre efter. En vagn med eldfarlig olja får alltså även placeras intill lok eller sist i tåg.

Vagn med eldfarlig olja får ej medföra annat lätt antändbart gods, påfyrad eldstad eller resande. Den skall på båda sidor vara märkt med »Eldfarlig olja».

Vad som räknas till lätt antändbart gods framgår av str 620.

Till § 43:13  
Lätt antändbart gods

Enl mom 9 får lätt antändbart gods ej finnas i kruttåg, och vagn, som medför vagnslastsändning av lätt antändbart gods, får ej vara skyddsvagn.

Föreskriften om placeringen avser att minska riskerna för antändning av gnistor från ånglok och från elloks strömavtagare. Någon motsvarande föreskrift för motorlok och lokomotor behövs alltså ej.

## B. Normalspår

### *Personvagnar m fl*

Till § 43:15  
Normalspå-  
riga person-  
vagnar m fl

Anvisningar för inplaceringen i snälltåg av icke rammsäkra vagnar bland rammsäkra finns i str 645.

### *Godsvagnar*

Till § 43:16  
ABC-märk-  
ning på nor-  
malspåriga  
godsvagnar

ABC-märkningen är en internationell godsvagnsmärkning, som alla normalspåriga trafik- och tjänstevagnar förses med.

ABC-märkningen blir ej helt genomförd förrän tidigast den 1 januari 1960. Intill dess gäller även föreskrifter i cirkulär.

På flertalet svenska godsvagnar med ABC-märkning finns till vänster om rad, som ej är betecknad med S eller SS, antingen hastighetsmärkning eller  $\Delta$ -märkning. På övriga svenska och på utländska godsvagnar saknas sådan märkning, och då gäller enl säo 70 km/tim.

Med godsvagns lastgräns menas tontal, som anger största tillåtna vikt för lasten vid viss hastighet och visst axeltryck. Bokstäverna A, B och C betecknar 16, 18 resp 20 tons axeltryck.

Till höger om ABC-märkningen på svensk vagn kan finnas föreskrift om vagnens placering i tåg m m. Sådan föreskrift kan finnas även på annan plats på fordonet, och då finns ett runt vitt fält på vardera sidan om adressramen och två runda vita fält på buffertbalken.

Att en  $\Delta$ -märkt vagn får gå med större hastighet i lokalgodståg än i övriga godståg beror på att lokalgodstågen gör uppehåll på de flesta stationerna. Blandat tåg får i detta fall jämföras med lokalgodståg, om sådant ej finns i den riktning vagnen skall gå. Att  $\Delta$ -märkt vagn får medföras i blandat tåg skall anges i tågets tdt.

Att sth för  $\Delta$ -märkta vagnar i t ex fjärrgodståg varierar med dragfordonet beror på att ellok i motsats till övriga lok kan hålla hög hastighet även i stigningar.

Till § 43:17  
Normalspåriga  
vagnar med  
kort hjulbas  
sist i tåg

Med hjulbas menas avståndet mellan ett fordons yttersta axlar.

SJ normalspåriga två- och treaxliga vagnar med kortare hjulbas än 5 m (utom litt M) är vid ABC-märkningen märkta med ett runt, vitt fält. Denna märkning är av betydelse endast när vagnen skall gå *sist* i tåg.

Anledningen till denna föreskrift är, att en kort vagn, som går *sist*, får en oroligare gång än en längre vagn och därför vid höga hastigheter kan spåra ur.

## Till § 44

## Tågs bemanning

Att föraren skall vara även tbfh beslutas enl regler, som utfärdas av styrelsen. De föreskrifter, som gäller tbfh, skall alltså tillämpas även av förare, som är tbfh. Avses ej sådan förare, anges »särskild tbfh».

Till § 44:1  
Tbfh

Denna föreskrift innebär ej, att dragfordon alltid finns främst i tåg. Föraren kan ha sin plats i ett manöverfordon, varifrån lok eller motorvagn manövreras.

Till § 44:2  
Förare och  
dennes plats

I vissa fall måste föraren ha sin plats på tågs sista fordon. Säo har dock ej tyngts med föreskrifter härom. I stället kan styrelsen efter prövning från fall till fall bevilja undantag härför.

Eftersom tåg skall manövreras av förare på tågets främsta fordon, skall även tryckluftbromsen alltid manövreras av denne.

Det är miö, som efter samråd med ti beslutat, om biträde skall finnas eller ej. Beslutet grundas på regler, som utfärdas av styrelsen.

Till § 44:3  
Biträde.  
Säkerhets-  
grepp

Säkerhetsgrepp finns av olika utföranden. Det kan vara en knapp, vev eller pedal, som skall hållas i visst läge. Principen är, att dragkraften kopplas bort och tåget nödbromsas, när föraren släpper säkerhetsgreppet.

Detta mom gäller också för järnvägsmän, även om de av tjänsteskäl måste färdas på dragfordonet (t ex för inspektion av spår eller kontaktledning) eller om de på tjänstens vägnar skall åka med visst tåg, där annan lämplig plats än på dragfordonet saknas.

Till § 44:4  
Rätt att fär-  
das på drag-  
fordon m m

Även om en person har medgivande att färdas på dragfordon, kan föraren av utrymmesskäl neka färd i den hytt, där föraren finns.

Medgivande lämnas på bl 651.18 — förutom av styrelsen — av miö (lokledaren när miö ej är anträffbar). I brådskande fall kan medgivande lämnas muntligt, t ex till tkl, som då skall vidarebefordra medgivandet till föraren.

När en järnvägsman eller annan person vistas i samma hytt som föraren, får han under körningen inte samtala med föraren om ovidkommande saker eller eljest störa denne.

När en järnvägsman måste vistas i förarhytt, varifrån motorvagnståg manövreras, bör han — med tanke på de resandes reaktion — ha uniformsmössa eller SJ tjänstetecken.

## Till § 45

## Tågs iordningställande

## A. Andra tåg än rälsbusståg

Till § 45:1  
Tågs iord-  
ningställande i säpl. Tkl torde observera, att dessa åtgärder åvilar tkl, om intet angetts

*Till punkt 3.* Enl str 669 skall tågattiralj finnas i tåg med resande (dock ej i militärtåg utan särskild tbfh) och i tåg utan resande men med särskild tbfh. Vad den skall omfatta och hur den skall förvaras, framgår av str 669 (för motorvagn str 400).

Slutsignaler skall finnas på alla tåg utom på tåg, som består av endast ett eller flera lok.

Till § 45:2  
Bromsprov

De stationer, där särskild bromsprovare finns, är angivna i tdtboken del A. Särskild bromsprovare anges även i säpl.

Till § 45:3  
Kontrollät-  
gärder för  
tåg med sär-  
skild tbfh

*Till punkt 4.* Tbfh har fullgjort sin kontroll, när han fått meddelande från bromsprovaren, att provet gjorts. Bromsprovare skall i detta fall meddela tbfh och föraren, att provet utförts. Detta meddelas tbfh antingen muntligt (t ex i högtalare) eller genom »klart» (där emot ej genom »bromsprovets klart» på bromsprovssignal, ty denna gäller endast för förare).

*Till näst sista stycket.* Som framgår av blanketten, skall tbfh lämna föraren uppgift även om sådana fordon i tåget, som kan kräva särskild försiktighet (t ex vagnar, som överskrider lastprofilen, stångkopplade vagnar och rälsbuss eller rälsbussläpvagn sist i annat tåg än rälsbusståg). Dessutom skall anges när G-broms måst kopplas in i tåg av bromsgrupp P eller när mer än  $\frac{1}{3}$  av bromsvikten kommer från bromsar, som ej är gradvis lossbara. Följande enkammarbromsar är ej gradvis lossbara: Knorr, Knorr-EG, Knorr-EP, New York, Westinghouse och Westinghouse Lu.

Ti kan lämpligen medge att muntlig uppgift får lämnas till lokalgodståg och sådana lokaltåg, vars sammansättning ej ändras.

*Till sista stycket.* Den *vagnsyning*, som här avses, görs på vissa bestämda stationer, som framgår av tdtboken del A. Tbfh har fullgjort sin kontroll, när han fått meddelande från den personal, som gjort vagnsyningen.

*Varmgångsinspektion* utan samband med vagnsyning enl föregående stycke görs för sådana ilgodståg, godsexpresståg, fjärrgodståg och direktgodståg, som på normalspårslinjer framförs av ellok och med större hastighet än 40 km/tim. Inspektionen görs på de stationer, som framgår av tdtboken del A och som i tågens tdt är betecknade med »w». Inspektionen görs på det sätt, som är beskrivet i tdtboken del A. Med hänsyn till risken för olycksfall får inspek-

tionen ej utföras så, att personal känner på boxarna under det tåget sakta rullar förbi stationen.

Finns särskild tbfh i tåg, som skall varmgångsinspekteras, har han fullgjort sin kontroll, när han fått meddelande från den inspekterande personalen.

Varmgångsinspektion skall göras, sedan tåg från utgångs- eller utbildningsstation gått ca 50 km. Denna sträcka får dock utsträckas intill 70 km, om olägenheterna eljest skulle bli stora. Som utgångsstation räknas alltid den station, varifrån tåget utgår. Huvudrangerstationerna Malmö, Nässjö, Hallsberg, Sävenäs, Tomtebodas, Ånge och Boden räknas alltid som utgångs- och utbildningsstationer för fjärrgodståg och direktgodståg (undantag om tåget ej har vagn tillkoppling där men varmgångsinspektion). Som utbildningsstation räknas ej station, där tåget har uppehåll för tillkoppling av mindre vagnsgrupper eller för avkoppling.

Anvisningar till t

Vad här sagts om varmgångsinspektion gäller ej malmtågen på malmbanan.

Tbfb är ej skyldig kontrollera kopplingen av *värmekabeln*.

Om annan tjänsteman än tkl har denna kontrollskyldighet enl säpl, får tkl ej ge »avgång», förrän han fått meddelande, att kontrollen är gjord.

Till § 45:4  
Kontrollätgärder för tåg utan särskild tbfb

I fråga om uppgifter på tågrapporten gäller vad ovan sagts till mom 3.

*Till punkterna 1—3.* Här avses ej blott det främsta dragfordonet utan även sådant verksamt eller överksamt dragfordon, som är kopplat intill det främsta. Givetvis åsyftas även kopplingen mellan dragfordonen.

Till § 45:5  
Föräres kontroll

*Till punkt 3.* Ur arbetarskyddssynpunkt är i str 455 Ve föreskrivet, att lokps ej får sätta in värmenyckeln och slå till spänningen, förrän den kopplande gett muntligt besked härom. Får föraren ej sådant besked, måste han vänta med att slå till värmespanningen, tills tåget avgått.

*Till punkt 5.* I tåg med särskild tbfb meddelar bromsprovare till tbfb och förare, att provet utförts. I tåg utan särskild tbfb lämnas meddelandet till tkl (eller annan stationstjänsteman) och förare. I båda fallen lämnas meddelandet till föraren muntligt (tex i högtalare) eller genom »klart» eller genom »bromsprovet klart» på bromsprovssignal. När förare fått sådant meddelande, har han fullgjort sin kontrollskyldighet.

## ALLMÄNT OM SÄKERHETSTJÄNSTEN PÅ DRIFTPLATS

### Till § 47

#### Arbetsfördelning, organisation och inspektion m m på driftplats

Befarar tkl, att han ej ensam kan bemästra en svår situation, t ex vid tågubbning, bör han genast tillkalla stf, oavsett tiden på dygnet. Stf avgör, om han skall överta tågklareringen eller endast hjälpa tkl. Kan stf ej anträffas genast, bör om möjligt annan tklutbildad tjänsteman tillkallas.

Till § 47:1  
Rätt att utföra säkerhetsåtgärd på station

Tjänstgöringstur som tklbiträde anges i säpl.

Även om tklbiträde finns, skall tkl själv i största möjliga utsträckning utföra säkerhetsåtgärderna. Ett gott samarbete fordras mellan tkl och tklbiträde. Eftersom tklbiträde ej säkert känner till alla rubbningar, måste han fråga tkl om tågmötesändringar, tågföljdsändringar och tågförseningar, innan han lämnar underrättelser till personal på linjen. Vidare måste tklbiträde informera tkl om de säkerhetsåtgärder, som han utfört. Tkl skall övervaka de säkerhetsåtgärder, som han ej utför själv, alltså även tklbitrådets arbete.

Vissa åtgärder får enl säo vidtagas endast av tkl personligen och alltså ej av tklbiträde. Detta gäller först och främst att lämna medgivanden och dessutom bl a

- att bevilja bdisp,
- att bevilja fränkoppling av kontaktledningen,
- att bevilja B-fordonsförare möte med tåg,
- att underteckna S-order,
- att ge muntliga order till tps,
- att manövrera anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågvägslåsning,
- att inneha nyckel till tågvägslås eller tågvägsspärr,
- att ge order att ställa huvudsignal till »kör» (om ti ej medgett annat),
- att lämna klart-, då-klart- eller in-anmälan, om tkl ej gett order härom i varje särskilt fall.

All stationspersonal måste observera, att ingen annan än tkl eller tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd, som åligger tkl, om denne ej gett order härom i varje särskilt fall. Detta gäller även tjänsteman, som får tjänstgöra tkl på stationen men ej gör det vid det aktuella tillfället. Detta hindrar dock ej, att en tjänsteman utan order av tkl tar emot tam eller en uttelefonerad S-order, t ex S4 eller S5, ty detta anses ej vara att utföra en säkerhetsåtgärd.

Till § 47:2  
Böcker, pär-  
mar m m på  
station

I tkl orderpärm skall förvaras de order och skrivelser m m, som gäller tkl löpande tjänst. Pärmen bör indelas i tre avdelningar, den första för säkerhetsorder, den andra för övriga order och skrivelser om tkl-tjänsten, den tredje för vko. Intet hindrar, att pärmen på större station indelas i fyra avdelningar, varvid säkerhetsorderna fördelas på en »långtidsavdelning» och en »dygnavdelning».

I S-pärmen skall förvaras:

- 1) ifylld säpl,
- 2) några ex av S13 och dessutom övriga handlingar för hjälpberedskapen enl str 116,
- 3) på station vid elektrifierad bansträcka: ifylld blankett »Instruktion ang nödfrånkoppling av kontaktledning»,
- 4) på ordergivningsstation: ifyllda S3 (på större ordergivningsstation får dock S3 förvaras på annat sätt),
- 5) de sektionsorder och skrivelser från ti, som gäller säkerhetstjänsten,
- 6) eventuella säkerhetsorder utfärdade av stf,
- 7) ett ex av S4 för varje extratåg pso.

Till § 47:3  
Säpl

I säpl anges bl a hur stationspersonal i säkerhetstjänst skall delges order om säkerhetstjänsten.

På mindre stationer kan personalen lämpligen ta del av tkl-boken och sätta sina signaturer i denna.

På större stationer kan order till växlingsledare, ställverksvakter m fl ges genom dagorder. I säpl skall anges att denna personal är skyldig ta del av dagordern vid inträde i tjänst. Kvitto behövs då ej. Tillägg till dagordern skall däremot kvitteras, om ordern ej är så brådskande, att den lämnas per telefon.

Till § 47:4  
Avlösning  
mellan tkl  
och mellan  
tklbiträden

Antalet avlösningar mellan tkl per dygn bör begränsas och ej läggas till tidpunkter med stark tågrörelse eller med tågmöte på stationen. Detsamma gäller avlösning mellan tklbiträden. Tkl och tklbiträden bör ej bytas samtidigt.

Tillträdande tkl måste kontrollera, att föreskrivna åtgärder är utförda, t ex

att stoppskylten finns på ställaren e d till utfartssignalen eller att påminnelsekärmen finns på signalstaven (handsignallyktan), när detta är föreskrivet,

att de manövernycklar till lastområden, som enl tklboken ej skall vara utlämnade, finns på sina platser,

att skylten »ur bruk» är uppsatt på nödstoppustrustningen, om denna enl tklboken ej fungerar.

Föreskrifter om kontrollåsnycklar finns även i str 111.

Till § 47:5  
Kontrollås-  
nycklar

*Till avd a.* I säpl anges vilka tjänstgöringsturer, som får inneha K12- eller hänglåsnyckel. Antalet sådana turer bör begränsas. Tbfh, tsm, småfordonsförare m fl får ej inneha sådan nyckel.

*Till avd b.* Med K16-nyckel jämställs andra nycklar, som under en övergångstid används för låsning av växlar (spårspärrar) på lastplats, t ex K14 och K15.

Uppgift om ut- och återlämnad K16-nyckel antecknas i tamboken.

När huvudsignal skall vara tänd framgår av § 8:2, anm 1.

Till § 47:6  
Huvudsignals  
normalställ-  
ning. Växlar  
(spårspärrars)  
lägen

Varje huvudsignal, som ställts till »kör», kan när som helst ställas till »stopp». Hur detta går till framgår av tdtboken del A.

Vid inspektionen bör särskild uppmärksamhet ägnas åt växlar, spårspärrar, signalmedel och lastspårfränksiljare. Dessutom bör ses till, att räler med spårledning är fria från grus, starkare rostbildning och annan isolerande beläggning, att stenar eller andra främmande föremål ej finns i växlar, korsningars och moträlers flänsrännor m m och att föremål från tåg ej fallit ned i tågspår.

Till § 47:8  
Stf inspektion

Inspektionen avser området mellan stationsgränserna, dock ej de områden, som lyder under annat platsbefäl än stf (t ex lokstations- och verkstadsområden). Dessa skall inspekteras av detta platsbefäl och bm en gång i månaden. Ej heller avses industri-, hamn- och grusgropsspår, som är anslutna till bangården. För dessa anses den inspektion, som skall göras av stf och bm en gång i månaden, tillräcklig.

På station med både yttre och inre infartssignal får ti efter samråd med biö flytta över inspektion av området mellan dessa signaler till banavdelningen.

Medgivande enl detta mom skall anges i säpl.



## Till § 48

## Bevakade och obevakade stationer

Tkl måste vid varje tillfälle veta, vilken den närmaste bevakade stationen åt vartdera hållet är, eller med andra ord, hur lång den närmaste stationssträckan är på båda sidor om stationen. Han skall även känna till de flesta anordningar på dessa sträckor. Därför måste vissa uppgifter flyttas över, när en station skall lämnas obevakad och när den åter skall ta upp bevakningen, oavsett om tåg skall gå under den tid stationen är obevakad eller ej.

Uppgift om *B-fordonsfärd* skall alltid flyttas över, ty tkl på stationssträckas gränstationer ansvarar för att vissa anordningar och rubbningar, som kan vara särskilt farliga för B-fordon, ej genomförs utan vidare. Tkl skall också underrätta arbetande personal, B- och C-fordonsförare om B-fordon.

Även *hinderanmälan* skall alltid flyttas över, ty gränstation för sträcka med hinder skall ordna stoppsignalering enl § 60:2. I fråga om bdisp gäller dessutom, att tkl i vissa fall kan få bevilja sådan, att vissa åtgärder skall utföras innan mer än en bdisp börjar och att tkl skall underrätta arbetande personal, B- och C-fordonsförare om bdisp.

## A. Under tid utan tågrörelse

När station är obevakad under tid utan tågrörelse, skall huvudsignalerna fortfarande visa »stopp».

Anmälningarna enl detta mom skall antecknas i tklboken.

*Till anm.* Här avses t ex när alla stationer vid en bansträcka på kvällen lämnas obevakade och på morgonen åter tar upp bevakningen.

## B. Under tid med tågrörelse

*Till anm.* Tåg får komma till en station *tidigast* 5 min — vissa lokalgodståg upp till 20 min — före ankomsttiden enl tdt.

Ti kan i dessa fall även medge avvikelser från de tidpunkter, då tam skall utväxlas enl § 59.

Till § 48:1  
Ändrad bevakning under tid utan tågrörelse

Till § 48:2  
Tkl tjänstgöringstid för tåg

Till § 48:3  
När station skall vara bevakad för tåg

*Till andra stycket.* I fall b 1 kan tl ha anordnat ett extratåg, som på stationen medför möte (eller förbigång) med 01, eller också kan möte eller ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ha ändrats. Om tl ej föreskriver annat, skall stationen vara bevakad för 01, även om mötet eller förbigången ändras eller bortfaller (t ex därför att det andra tåget inställs).

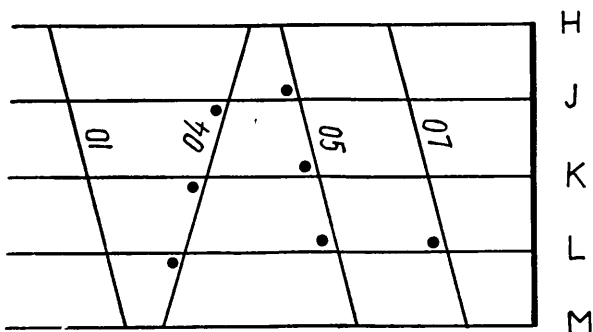
I fall b 2 kan det i tdt för 01 vid stationen stå: »ej • då 03 går».

Utöver uppräknigen gäller för vissa stationer särskilda föreskrifter, t ex i säpl (bl a att vattenkran, lyftkran o d skall vara låst), eller andra anvisningar (t ex om vägskyddsanordning vid vägkorsning). Vidare måste den allmänna föreskriften i § 47:6 om frånkoppling av spak för lokalomläggning iakttagas.

Till § 48:4  
Åtgärder av  
tkl när station  
skall lämnas  
obevakad för  
tåg

*Till punkt 3.* Även om tåg på enkelspår skall gå i endast den ena riktningen, under den tid K är obevakad, skall infarts- och utfartssignalerna även för den andra riktningen ställas till »kör» bl a av det skälet, att extratåg kan anordnas i denna riktning. Tkl skall se till, att signal, som ställts till »kör», visar riktig, tydlig och fullständig körsignal. Eljest får K ej lämnas obevakad för tåg.

*Till punkt 5.* Se nedanstående exempel.



Sedan tkl i K utfört åtgärderna enl punkterna 1—4, skall han anmäla »Fri genomfart i K» till H och till L.

Vid anmälan till H, uppger tkl i K att J anmält fri genomfart (trots att även H fått denna anmälan). Om J blir obevakad senare än K, skall K lämna anmälan till J i stället för till H. J skall senare vid sin anmälan till H uppge, att K anmält fri genomfart.

Detsamma gäller på andra sidan om K. När L anmäler fri genomfart till M, uppges att K lämnat motsvarande anmälan. Om K blir obevakad senare än L, skall K lämna anmälan till M och samtidigt uppge att L anmält fri genomfart.

Uppgift om B-fordon och hinderanmälan skall alltid flyttas över. Om K är kontrollstation för viss order, skall vid behov även uppgift om ordergivningen flyttas över till den nya kontrollstationen.

Om vägvakt finns i K, se säok § 34:5.

Anmälan »Fri genomfart» skall antecknas i tamboken.

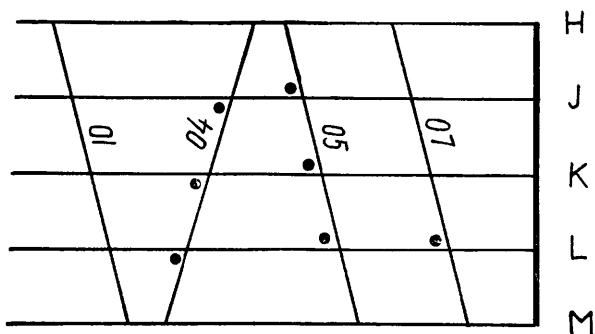
Om »Fri genomfart» ej anmälts, skall klart-anmälan kompletteras med uppgift härom.

*Till anm.* I detta fall anmäls »01 in i L» till den närmaste bevakade stationen bortom K.

Till § 48:5  
Åtgärder av  
tkl när sta-  
tion skall  
återuppta be-  
vakningen för  
tåg

Observera att åtgärderna skall utföras i nämnd ordningsföljd. Innan tkl ställt infarts- och utfartssignaler till »stopp», får han alltså ej återkalla »Fri genomfart» (t ex samtidigt med att han tar reda på tågläget eller kontrollerar att »05 in i L» anmäls). Skulle tkl göra det, är det risk för att han glömmar ställa signalerna till »stopp», innan tåget kommer till stationen. Ej heller får tkl som första åtgärd ställa infarts- och utfartssignaler till »stopp». Gjorde han det, kunde det hända, att infartssignalen ställdes till »stopp» omedelbart framför ett försenat tåg, som då måste nödbromsas.

Se nedanstående exempel.



När tkl i K skall ta upp bevakningen för 07, skall han först ta reda på tågläget. Har ej alla tåg, som skulle ha gått medan K var obevakad, gjort detta, och har tågs ordningsföljd ändrats, kan tkl i K behöva S8 eller S12. För att få reda på tågläget ringer tkl i K lämpligen till tkl i H eller M. Intet hindrar dock att han i stället talar med tkl i J, om denne tidigare fått reda på tågläget. Om K ligger vid enkelspår utan automatisk linjeblockering, skaffar sig tkl i K vid samtalet med H, M eller J även bekräftelse på att 05 kommit in till M och antecknar detta i tamboken. Innan tkl i K fått denna bekräftelse, får han ej ställa infarts- eller utfartssignaler till »stopp», återkalla »Fri genomfart», utväxla tam eller skriva ut S8. (Häriifrån finns dock ett undantag, som behandlas i nästa stycke.) När tkl i K gjort kontroll enl punkt 1 och utfört åtgärder enl punkt 2, skall han till tkl i J — om denna tidigare tagit upp bevakningen, eljest H — och M anmäla »Fri genomfart i K återkallas», och från dessa båda stationer får tkl i K uppgift om eventuell B-fordonsfärd, hinderanmälan och order, som K är kontrollstation för.

Antag att 05 gått så sent från H att tåget ännu ej kan ha passerat K. Vid normal bevakning av stationerna kommer då även 07 att bli försenat. För att undvika detta får tkl i K besluta att ta upp bevakningen för 05. I så fall skall tkl i tur och ordning:

- 1) ställa infarts- och utfartssignaler till »stopp» m m,
- 2) återkalla »Fri genomfart» m m,
- 3) ta emot »klart 05 till M» (trots att detta redan anmälts från M till H),
- 4) ta in 05 enl § 48:6 och ge »avgång»,
- 5) till M anmäla »05 ut»,
- 6) till H anmäla »05 in i K»,
- 7) ta emot »05 in i M».

*Till punkt 1.* Vid dubbelspårsdrift gäller denna föreskrift för tåg på vart och ett av tågspåren. ||

*Till punkt 2.* Tkl skall se till, att varje infarts- och utfartssignal visar tydlig stoppsignal. Eljest skall hjälpsignalmedel sättas upp på infartssignal och på sådan utfartssignal, som består av semafor.

Föreskriften innebär, att beroendet mellan huvudsignalerna skall återställas, om det varit upphävt. K14-nyckeln skall läggas in på föreskrivet ställe, som skall hållas låst.

Tps på ett tåg måste veta, om en obevakad station blivit bevakad för tåget. Eljest kan farliga missförstånd uppkomma. Tbfh på ett tåg, som stannat på stationen, kan t ex ge »avgång» som vanligt, och lokps kan godta denna signal och föra tåget vidare.

S11 används för ordergivning på tidigare station. I ordern på S11 till tps på 01 anges endast att ett visst extratåg går, om det av tdt för 01 framgår, att stationen då skall vara bevakad. Eljest anges på S11 att stationen skall vara bevakad.

Order utanför K får ges muntligt (t ex i signaltelefon).

Om tps ej ges order, som innebär att K är bevakad, måste tkl i K genom särskild signalering sätta tps på 01 in i situationen.

»Tåg kommer» och »beredd» måste ofta ges från tåg framför obevakade stationer av andra skäl än att stationen blivit bevakad, t ex när bommar vid en vägkorsning fällts för sent. Därför kan man ej nöja sig med att endast avvakta dessa signaler.

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order (på tidigare station eller utanför stationen) då alltid ges.

Till § 48:6  
Klarering  
av tåg på  
station,  
som skulle  
ha varit  
obevakad  
för tåget

## Till § 49

## Order till tåg och vagnuttagning

## A. Allmänt

Till § 49:1  
Olika sätt för  
ordergivning

Muntlig order från tkl kan ges i telefon eller genom förmedling av annan tjänsteman. Intet hindrar, att tkl genom utrop i högtalare kallar t ex förare till telefon för att i denna lämna muntlig order.

## B. Order på S-blankett

Till § 49:2  
Utskrivning  
av S-blankett

Den som har svårläst handstil, bör texta. Föreskriften om utskrivna namn på dpl gäller ordertexten och alltså ej adressen.

Den tkl, som tjänstgör för ett visst tåg eller en viss vut, skall underteckna order till personalen på tåget (vut) och därmed ansvara för orderns riktighet.

Med order på S-blankett jämställs tryckt, stencilerad eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering som på S-blanketten (i stället för S10 används då S10 a).

För att undvika risken att order förbigås eller makuleras, innan den tillämpats, bör på varje S9, S10 och S11 tagas med endast order, som gäller samma station eller stationssträcka. Sålunda bör på S10 ej anges t ex både att infartssignalen vid B är bristfällig och att hastighetsnedsättning gäller på stationssträckan B—C, utan order bör ges på två S10. Däremot är det intet, som hindrar, att man anger t ex på en S10, att hastighetsnedsättning gäller hela bansträckan A—C (d v s en order behöver ej ges för varje stationssträcka), eller på en S11, att ett visst extratåg går, trots att detta kanske är av betydelse för tps på flera stationer.

Till § 49:3  
Kvitto på  
S-blankett

Till förare överlämnas ej blott dennes orderkopia utan även biträdets. Om två förare finns i ett tåg, jämställs visserligen föraren på det bakre fordonet med biträde, men trots det skall — av praktiska skäl — hans order överlämnas direkt till honom.

Saknas biträde vid avgången från ordergivande station (A) men tillkommer biträde senare, måste föraren se till, att han i A får även biträdets order, som han sedan skall överlämna till biträdet.

Order till lokps bör ej överlämnas på en expedition, ty erfarenheten visar, att lokps då kan stoppa ordern i fickan och sedan glömma den.

Mottagare av order på S-blankett skall först ta del av ordern, d v s se efter

- 1) att ordern gäller hans tåg (rätt tågnummer och rätt datum),
- 2) att den är tillräckligt tydligt skriven,
- 3) att han förstår ordern,

4) att han får tillräckligt antal exemplar av den order, som han skall kvittera.

Först sedan ordermottagaren kontrollerat detta, kvitterar han ordern.

När en order gäller längre tid, får den kvitteras i särskild bok, där ordern eller ett sammandrag av denna skrivs eller klistras in. I kvittot skall då tågnummer och dag anges. Skall ordern undertecknas, skall den tkl, som tjänstgör för tåget (bdisp), göra detta.

*Till första stycket.* Normalt skall tkl på kontrollstation anmoda tkl på ordergivningsstation att ge tps order. Har tl tillställt ordergivningsstation order, som föranleder ordergivning till tåg, skall dock tkl där ge ordern utan anmodan. Även i dessa fall skall dock tkl på kontrollstation utöva sin kontrollskyldighet.

Till § 49:5  
Var order  
skall ges  
till tåg

Vid enkelspårsdrift skall tkl på gränsstationerna observera, att tps på tåg på högerspår måste ges order på S-blankett om sådana förhållanden, som i vko är intagna för tåg i motsatt riktning på samma spår.

*Till tredje stycket.* Anledningen till detta avsteg från huvudprincipen är, att det vid byte av både förare och biträde ibland är svårt att överlämna order mellan den avlösta och den tillträdande personalen — t ex när tåg kommer till en del av en större station men avgår från en annan del eller när det är lång tid mellan ankomst- och avgångstiden. Eftersom ordergivningsstationen (föreskriften gäller ej andra ordergivande stationer) i detta fall även är kontrollstation, skall kontrollen ordnas enl mom 7.

*Till fjärde stycket.* Om ett tåg skall gå från B till F, och B ej är ordergivningsstation, skall tkl i B hos tkl på närmast föregående ordergivningsstation (A), ta reda på vilka order, som skall ges till tps. Detta gäller oavsett om utgångståget är ordinarie tåg eller extratåg. På ordergivningsstationen A skall hänsyn tagas här till, när S3 läggs upp.

Ti kan dock medge undantag för ordinarie tåg, under förutsättning att B på betryggande sätt delges alla order, som kan föranleda ordergivning till utgångståget. B betraktas ej som ordergivningsstation, men skall dock lägga upp S3 för de extratåg m m, som berör utgångståget.

*Till första stycket.* Det väsentliga innehållet i den överlämnade ordern måste meddelas för kontroll av att denna ej missuppfattats.

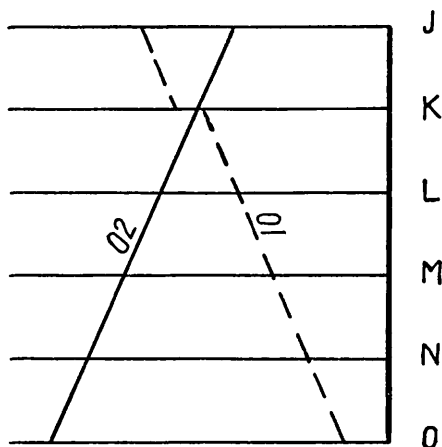
Om tkl på kontrollstationen (K) ej meddelats, att tps fått viss order, skall tkl först fråga den ordergivande stationen (O), om tps fått ordern, ty O kan ha glömt att underrätta K eller ej fått kontakt med K. Har tps ej fått ordern, skall tkl i K anmoda tkl på station

Till § 49:6  
Meddelande  
till kontrollstation

före K att överlämna ordern. Finns tåget redan på stationssträckan intill K, måste ordern ges i K, och för kontrollen gäller då mom 7.

Det åligger kontrollstation att kontrollera ej blott att order getts tps utan i vissa fall även att ordergivning upphört. Ett exempel på detta är följande. Om den automatiska linjblockeringen på bansträckan B—C varit ur bruk, har stationen A gett tps order härom, och B har kontrollerat ordergivningen. När linjblockeringen åter tages i bruk, underrättas A härom av B. Får tkl i A ej denna underrättelse, fortsätter ordergivningen. Om A ej meddelar B, att tps getts order, får tåget en felaktig order, som kan innebära risker. Fara kan uppstå även vid annan felaktig ordergivning.

*Till andra stycket. Se nedanstående figur.*



Om 02 avgått från ordergivningsstationen O i rätt tid, och tkl i O sedan får tl order, att extratåg 01 skall gå, skall tkl i O dels anmoda någon av tkl i N—L (även om 02 är genomfartståg där) att ge S9 till tps på 02, dels meddela tkl i K (kontrollstationen) detta.

Till § 49:7  
Kontroll när  
order ges på  
kontroll-  
station

Kontroll genom viss tjänstgöringstur på den egna stationen (t ex ställverks- eller signalvakt, som manövrerar utfartssignal) kan anges i säpl.

Tkl i K kan anmoda tkl på närmaste bevakade station (J) i tågriktningen att ej lämna »Klart 02 till J», förrän tkl i K meddelat, att viss order överlämnats. Han kan även anmoda tkl på en station bortom J (t ex H) att utföra kontrollen vid viss tidpunkt före den tidigaste avgångstiden för 02 vid K.

När hjälp med kontrollen begärts från annan station, skall detta,

liksom utförd kontroll, antecknas i tklboken på båda stationerna. Station, som i detta fall utfört kontrollen (J och H i ovannämnda exempel), hänförs dock ej till begreppet kontrollstation.

### C. Order i veckoorder

Uppgiften till tl lämnas lämpligen på bl 670.20. I säpl anges vilken tkl och vid vilken tidpunkt uppgiften skall lämnas. Eftersom tkl på kontrollstationerna skall lämna uppgiften, får tl två uppgifter om t ex en hastighetsnedsättning för tåg i båda riktningarna på linjen. Till § 49:9  
Uppgifter  
till tl

Gäller order under giltighetstiden för två eller flera vko, skall detta anges redan i första uppgiften. Trots detta skall uppgift om ordern lämnas varje vecka.

Vko utges i format A5. Den trycks varannan vecka på vitt papper och varannan vecka på rött. Vko utformning

Vko utformas på det sätt, som framgår av exemplet sist i denna paragraf.

Giltighetstiden anges överst på varje sida.

Finns ingen order att ta med i vko, anges »Intet».

Vko indelas i två huvudavdelningar: först alla uppgifter för nedgående tåg (udda nummer), sedan alla uppgifter för uppgående tåg (jämma nummer). Inom varje huvudavdelning görs uppdelning på olika bandelar, och för varje bandel anges dpl eller bansträckor i geografisk ordning. Varje order skall åtskiljas av ett streck tvärs över sidan.

Måste en order skrivas på två sidor, skall på både den första och den andra sidan anges »forts». På den andra sidan skall därvid rubriken för dpl eller bansträcka upprepas.

Order, som berör *gränsstation* mellan bandelar, som har var sin tabell i vko, skall anges så, att tps på genomfartståg får ordern, oavsett om tabellen för ankomst- eller avgångssträckan används (se Björkorp i exemplet).

**Kolumn 2.** Här anges t ex »alla tåg», »tåg på spår 3» eller upp- räkning av tågen i nummerföljd (endast ett tåg på varje rad).

**Kolumn 3 och 4.** Datum, då order börjat gälla, anges alltid (även om datum är tidigare än vko första giltighetsdag). Om order skall gälla även *efter* den vecka, som vko avser, anges i kol 4 »t v».

För order om hastighetsnedsättning o d på grund av arbeten bör klockslag anges i stället för tågnummer (med hänsyn till eventuella tågförseningar).

**Kolumn 5.** Formuleringen på S-blanketterna skall användas i största möjliga utsträckning.



Utdelning av vko

Ti skall i samråd med miö före varje tdtskifte upprätta en *utdelningsplan* för vko (även för tjänsteställen utanför den egna sektionen). Alla stationer skall tilldelas vko.

Ti skall även utarbete en *transportplan* för vko. Härvid skall iakttagas att vko bör kunna delas ut senast söndag kl 8.00.

Vko skall sändas i särskilt kuvert (bl 670.7).

Eftersom tps är skyldig medföra vko, behöver kvitto ej lämnas.

Till § 49:10  
Kontroll av vko

*Till andra stycket.* Den tkl, som skall göra kontrollen, anges i säpl. Tkl skall i ett exemplar av vko strecka för de anordningar, som berör stationen. Detta exemplar skall förvaras i tkl orderpärm. Utförd kontroll bekräftas genom »koll» jämte datum och sign på vko.

Till § 49:11  
Ändring av vko

Om order i vko skall *upphöra*, meddelas detta på S11. Annan ändring av vko meddelas på den blankett — S10 eller S11 — som skulle ha använts för ordern, om vko ej funnits.

Till § 49:13  
Makulering av vko

Den tjänstgöringstur, som skall makulera stations exemplar av vko, anges i säpl.

## Exempel på vko uppställning

VKO 01 ts	4—10 januari 1960				Antal textsidor: 1
Omfattar sträckorna: Abd — Tbn					
1	2	3	4	5	
Dpl eller bstr	Tågnr	Fr o m	T o m	Order	
<b>NEDGÅENDE TÅG</b>	<i>Aspboda—Björktorp</i>				
Yköping .....	115	1.10	t v	särskild försiktighet skall iakttagas p g a vagnar i tågvägen; stopplats: U-märket "10"	
Yköping—Atorp ..	alla tåg	4.1	9.1 kl 13.00	sth 60 km/tim mellan km 179, 500 och 179, 800	
Åstad.....	103 113 807 911 e	6.1 8.1	6.1 8.1	körsignal med ett sken, spår 1	
Åstad.....	87 103 113	5.1 6.1 5.1	7.1 6.1 7.1	} behovsuppehåll x	
Oby—Öboda .....	alla tåg	5.1	t v	vid km 201, 100 har V-signal tagits i bruk	
Intet	<i>Björktorp—Tallbacken</i>				
<b>UPPGAENDE TÅG</b>	<i>Tallbacken—Björktorp</i>				
Iholma.....	104	5.1	5.1	hållplatsen obemannad	
Björktorp .....	alla tåg	1.12	t v	utfartssignal har tagits i bruk	
Björktorp .....	<i>Björktorp—Aspboda</i>				
Björktorp .....	alla tåg	1.12	t v	utfartssignal har tagits i bruk	
Öboda—Oby .....	alla tåg	5.1	t v	vid km 201, 100 har V-signal tagits i bruk	
Atorp—Yköping ..	alla tåg	4.1	9.1 kl 13.00	sth 60 km/tim mellan km 179, 800 och 179, 500	

## ÅTGÄRDER PÅ DRIFTPLATS FÖRE TÅGS ANKOMST OCH AVGÅNG

Till § 50

### Tågspår för tåg på station

Detta mom gäller ej blott när tdt utarbetas utan även när tkl beslutar om ändrat tågspår, t ex när möte eller förbigång ändras. Till § 50:1  
Huvudregel  
för bevakad  
station

En anledning till att genomfartståg i regel skall tagas in på huvudtågväg är risken för urspårning, om lokps av förbiseende eller missförstånd skulle hålla för hög hastighet genom växelkurva vid infart till sidotågväg. En annan orsak är att tid förloras när sidotågväg används. När ett genomfartståg tages in på en tågväg, som ligger närmare stationshuset än spår, där personförande tåg finns eller väntas vid genomfartstågets ankomst, måste tkl ordna skydd för personer, som skall passera huvudtågvägen.

Av tdt framgår ej blott det spår, som tåget skall tagas in på, utan även infartssignalens signalbild. När tåg skall tagas in enl § 52:2, kan även detta vara angivet i tdt. Signalbilden anges i spårordern, även om den är oförändrad. Till § 50:2  
Spårändring  
på bevakad  
station

Under förutsättning att anm i säo ej är tillämplig, gäller följande. Visar infartssignalen annan signalbild än vad tdt eller spårorder anger, trots att »tåg kommer» och »beredd» ej getts från tåget, anses signalbilden som stoppsignal för tåg. Om infartssignalen visar rätt signalbild men lokps upptäcker, att infart är lagd till fel tågspår, föreligger ett fel, och lokps måste därför stanna tåget snarast möjligt och underrätta tkl.

Vid spårändring skall huvudregeln vara, att lokps ges order på tidigare station, och alltså ej att tåg tages in efter »tåg kommer» och »beredd». Fördelarna härmed är

att lokps redan före ankomsten till stationen vet, vilket spår och vilken signalbild, som skall gälla, och kan kontrollera, att tåget tages in rätt,

att hastigheten ej behöver minskas till 30 km/tim, som gäller efter »beredd»,

att de störande signalerna »tåg kommer» och »beredd» undviks.

Detta mom gäller även när tåg enl tdt eller S11 skall tagas in enl § 52:2 men tågspår ändras, så att »kör» kan ges med infartssignal.

Tåg behöver ej stoppas för ordergivning på tidigare station, där tåget är genomfartståg.

Order om spårändring ges normalt på S11. Den kan dock ges även i kvo (S9), om 01 skall kvarhållas i K för möte,

i S8, om 01 skall framgå till K för möte.

Om det står i tdt för 01, att spår i K skall ändras, när ett extra-

tåg går, som 01 möter i K, innebär den S9 om mötet, som tps på 01 får, även spårändring. Annan order om spårändringen behövs då alltså ej.

Om det står i tdt för 01, att spår i K skall ändras, när ett extratåg (03) går i *samma* riktning som 01, anges på S11 endast att 03 går.

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order (på tidigare station eller utanför stationen) då ges om spårändring, om ti ej medgett undantag enl anm.

Detta mom gäller även för tåg, som kommer på högerspår. Därvid blir tillvägagångssättet följande (om ti ej medgett undantag enl anm):

a) om *huvudsignal för infart från högerspår finns*:

tåg tages i regel in efter ordergivning eller signalering (på grund av att tåget oftast får antingen annat spår eller annan signalbild än enl tdt);

b) om *endast infartsdvärgsignal finns*:

när spår enl tdt används: tåg tages in utan vidare, vid spårändring: tåg tages in efter ordergivning eller signalering;

c) om *både huvudsignal för infart och infartsdvärgsignal saknas*:

när spår enl tdt används: } tåg tages in enl § 52: 3.  
vid spårändring: }

*Till anm.* Ti får lämna medgivande för station, där infartsförsignalerna är försedda med gult sken och där dessutom alla infartstågvägar har spårledningar i hela sin längd.

Medgivande får ej lämnas för ändring till en avkortad tågväg.

Medgivande gäller oavsett om spårändring föranleder ändrad signalbild på infartssignal eller ej.

För stationer med medgivande enl denna anm skall tdt kolumner för signalbild och tågspår ramas in; detta gäller även station vid bansträcka med automatisk linjeblockering.

För lokps gäller hastighetsföreskrifterna i § 69.

Är det *säkert*, att spårändring beror på ett möte — dvs i de fall som beskrivs i detta mom — är det onödigt med spårändringen, om mötet läggs till en annan station. Får däremot lokps på en station dels S9 att i C möta extratåg 02, dels S11 att i C gå in på spår 2 i stället för på spår 1, är det ej säkert, att spårändringen är beroende av mötet, och därför skall spårordern på S11 gälla, även om mötet läggs till en annan station.

Om ett tåg har sidotågväg på en bevakad station, men stationen blir obevakad för tåget, skall tåget gå på huvudtågvägen, utan att lokps behöver ges spårorder härom. Spårändringen följer alltså automatiskt av ordern att stationen skall vara obevakad.

Till § 50:3  
Order om  
spårändring  
förfaller

Till § 50:4  
Spår på  
obevakad  
station

## Till § 51

## Manövrering av huvudsignal m m på bevakad station

Observera att föreskrifterna om infartssignal gäller även infartsdvärgsignal. ||

*Till första stycket.* Huvudsignal kan frigges t ex genom att tkl låser tågväglås med K15-nyckel eller låser upp tågvägsspärr med en speciell nyckel eller lämnar medgivande på blockapparat eller annan frigivningsapparat.

Tågväglåsning upphävs i vissa fall automatiskt genom tågens inverkan. I andra fall används de i föregående stycke nämnda anordningarna.

*Till tredje stycket.* Order att ställa huvudsignal till »kör» ger tkl antingen genom att frige huvudsignalen eller också genom att lämna muntligt besked.

Innan allt är klart för tågs infart eller utfart skall flera fordringar vara uppfyllda enl såo. Sålunda skall *bland annat* följande iakttagas.

- 1) Tågvägsinspektion skall ha gjorts.
  - 2) Föreskrifterna om tågs samtidiga rörelse (§ 57) skall ha iakttagits.
  - 3) Tkl skall ha ombesörjt skydd för allmänheten enl § 58 eller vara säker på att han hinner göra detta i tid.
  - 4) I fråga om infartssignal: »tåg kommer» och »beredd» skall ha getts från tåget, när detta föreskrivits, t ex när stationen skulle ha varit obevakad för tåget eller när spår ändrats eller när hinder finns. Tkl får dock dessförinnan ge order att visa »kör», men han skall då framhålla, att detta inte får göras förrän »tåg kommer» och »beredd» getts.
  - 5) I fråga om utfartssignal: klart för tåget skall ha erhållits, när utförslig tam utväxlas.
- Dessutom gäller, att högst 10 min får återstå, innan tåget *tidigast* väntas framgå.
- Om säkerhetsanläggningen medger det, möter det ej hinder att ge »kör» med huvudsignal, innan bommar vid vägkorsning är fällda.

*Till första stycket.* Ibland kan det vara nödvändigt att ta in tåg på ett sidospår och eftersom detta ej ingår i förreglingen, kan infartssignalen ej visa »kör» till detta spår. Då skall tåg tagas in enl § 52: 2, och detta kan anges i tdt eller i order om spårändring.

På vissa stationer med spårledning kan infartssignalen ej visa »kör», om fordon finns i eller för nära tågvägen. Då skall tåg tagas in enl § 52: 2 och i regel även § 73 eller 74 tillämpas.

Till § 51:1  
Rättighet  
att manövrera  
huvudsignal m m

Till § 51:2  
När huvudsignal får  
ställas till  
»kör» m m

Till § 51:4  
När felfri  
infartssignal ej  
behöver ställas  
till »kör»

*Till andra stycket.* Denna föreskrift kan behöva tillämpas på station, där tkl är ensam i tjänst, t ex när han skall ge tps order.

## Till § 52

Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas.

Felaktig infartssignal

Observera att föreskrifterna om infartssignal gäller även infartssvängsignal.

Denna paragraf får tillämpas även när förreglingen av vissa växlar upphävs några dagar för signalarbeten, d v s huvudsignal får då anses vara felaktig.

Endast i följande fall får tåg — efter muntligt medgivande eller efter signalering — passera »stopp» från infartssignal på station, där tkl finns:

- 1) när signalen normalt ej kan visa »kör» till det spår, som skall användas (§ 51:4),
- 2) när signalen ej kan visa »kör» på grund av att fordon finns i eller för nära tågvägen (§ 51:4),
- 3) när tkl måste stå vid infartssignalen (§ 51:4),
- 4) när signalen är felaktig (§ 52:1).

I alla andra fall skall den säkerhet, som förregling innebär, utnyttjas, d v s infartssignalen skall ställas till »kör», när tåg skall tagas in på station. Tkl får alltså ej ta in tåg enl § 52:2, endast för att han t ex skall slippa gå från bangården till ställverket och därigenom vinna tid.

A. Infartssignal

Dessa föreskrifter gäller, när infartssignal ej kan visa tydlig stoppsignal — t ex när lyktorna slocknat — eller när den ej kan visa riktig, tydlig eller fullständig körsignalbild till varje tågväg, som den gäller för. Finns yttre och inre infartssignal, gäller föreskrifterna för varje signal, om tkl ej gett muntligt medgivande för båda signalerna på en gång.

Om en infartssignal är felaktig på så sätt, att den kan visa »kör» till exempelvis huvudtågväg men ej till sidotågväg, får den inte användas, ej ens för signalering till tåg på huvudtågvägen. Det kan då nämligen vara risk för att »kör» visas till huvudtågväg, trots att sidotågväg lagts av misstag.

Anledningen till att »kör» ej kan visas, kan vara t ex att växelunga ej sluter ordentligt eller att växel (spårspärr), som förreglas i signalledning, ej ligger rätt eller att fordon ej står hinderfritt. Därför måste det undersökas på bangården, om tågvägen är rik-

Till § 52:1  
Felaktig infartssignal

tigt klargjord. Kan något då rättas till, får § 52 ej tillämpas, förrän nytt försök gjorts att visa »kör».

Tåg skall stoppas för ordergivningen på tidigare station, även om tåget är genomfartståg där.

Det möter ej hinder att ge order till lokps även när infartssignal ej kan visa »kör». Detta kan vara lämpligt för att vinna tid, t ex när förreglingen upphävs några dagar.

*Till anm.* I denna ytterst farliga situation måste tkl tillgripa alla till buds stående medel för att stoppa tåget, t ex nödfrånkoppla kontaktledningen och genast skynda mot tåget och ge »stopp» (om möjligt ca 900 m utanför infartssignalen).

Till § 52:2  
Hur tåg  
tages in

Muntligt medgivande måste tillgripas på stationer vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och på vissa andra stationer, där »tåg kommer» och »beredd» ej ges.

Skall tkl lämna föraren både muntligt medgivande och ett annat meddelande — t ex uppgift enl § 73 eller 74 om hastighet eller var tåget skall stanna — bör han lämna meddelandet, *innan* han medger föraren att passera infartssignalen. Annars kanske föraren ej får del av meddelandet.

»Framåt» måste föregås av stoppsignal för att sätta lokps in i situationen (jämför § 72: 5). Eljest kan det också vara risk för att lokps felaktigt godtar »framåt», som ges till annat dragfordon under växling på bangården.

Till § 52:3  
Infartssignal  
saknas

Infartssignal saknas på vissa stationer för tåg, som ankommer på högerspår. Dessutom kan infartssignal på bevakad station vara tillfälligt nedtagen, t ex för reparation, varvid lokps ges order enl § 11: 2.

### B. Utfartssignal m m

Till § 52:4  
Felaktig  
utfartssignal

Tåg behöver ej stoppas för ordergivning på tidigare station, där tåget är genomfartståg. S10 används för ordergivning på tidigare station medan order utanför eller inne på den station, där utfartssignalen finns, får ges muntligt (dock ej i högtalare). Skall ordern ges inne på stationen, måste genomfartståg och tåg med behovsuppehåll tagas in enl § 74. Observera att när anm till § 52: 4 gäller, måste order alltid ges på S10.

*Till anm.* Av säpl och linjebeskrivningen framgår, om utfartssignal eller dvärgsignal förreglar växel, rörlig bro e d på linjen. Trots detta skall order ges på S10, och lokps skall iaktta § 70: 6.



*C. Infartsförsignal*

Tkl på den station, som försignalen tillhör, skall underrätta dels tidigare station, där lokps skall ges order (om möjligt ordergivningsstation), dels kontrollstationen. Tåg skall stoppas för denna ordergivning på tidigare station, även om tåget är genomfartståg där.

Till § 52:5  
Felaktig infartsförsignal

## Till § 54

## Tågvägsklargöring

Till § 54:1  
Tågvägsklar-  
göringens  
omfattning

I säpl anges läget för de växlar och spårspärrar, som skyddar de olika in- och utfartstågvägarna. Där anges även läget för andra anordningar, som kan inkräkta på tågvägs hinderfrihet, t ex vattenkranar, lyftkranar och vändskivor, och läget för rörlig bro.

I växelläggningen ingår även kontroll av att växeln anliggande tunga sluter intill stödrälen. Sådan kontroll erhålls genom säkerhetsanläggningen, när växel läses genom elektrisk läsanordning (bl a magnetlås), läsvev, låshävstång eller kontrollås. När växel ej läses på något av nämnda sätt och ej förreglas i signalledning, måste man lokalt kontrollera, att växeltungan sluter liksom att den andra tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl. För växlar med särskilt långa tungor kan det finnas en kontrollampa, som är tänd när tungans mittpunkt ligger an mot stödrälen.

*Till sista stycket.* Tågvägsklargöringen för de båda tågen vid ett möte är beroende av stationens säkerhetsanläggning. När ett tåg skall tagas in på huvudtågväg, måste i vissa fall även växel i utfartstågvägen ligga rätt för tåget, för att infartssignalen skall kunna ställas till »kör». I andra fall kan infartssignalen däremot ställas till »kör», oavsett hur växel i utfartstågvägen ligger; när det första tåget (01) då tages in, skall samtidigt infartstågvägen vara lagd för det andra tåget (02). Om 02 av någon anledning ej skulle kunna stanna utanför stationen, går det alltså ej in på det spår, där 01 finns. Sådan växel omedelbart bortom infartstågvägens slutpunkt, som ligger i fel läge för 01, bör dock ej läsas, ty om 01 av någon anledning skulle passera växeln, blir skadan på denna mindre, om den är olåst än om den är låst. Att växeln ligger i fel läge innebär ej, att § 73: 1 skall tillämpas.

Till § 54:2  
Tågvägsklar-  
görare

När tågvägsklargörare och tågvägsinspektör skall vara olika personer, är tkl inspektör, om ti ej medgett, att särskild sådan får finnas.

När tågväg gjorts klar, måste tågvägsklargöraren underrätta tågvägsinspektören, så att denne kan inspektera tågvägen.

## Till § 55

## Tågvägsinspektion

Till § 55:1  
Tågvägsin-  
spektionens  
omfattning

Tågväg skall inspekteras *kort tid* före ett tågs ankomst eller avgång, ty härigenom minskas riskerna för att något ändras, innan tåget framgår.

*Till punkt 1.* Det skall kontrolleras dels att växlar och spårspärrar *ligger rätt*, dels att de (utom medväxlar) är *låsta*, om de ej blir förreglade. Ibland är det tillräckligt med kontroll på ställverket, i andra fall behövs lokal kontroll, beroende på säkerhetsanläggningens utformning. Stf skall ombesörja, att tågvägsinspektörerna blir instruerade om hur inspektionen av olika växlar (spårspärrar) skall göras för alla infarts- och utfartstågvägar.

Som underlag för ovannämnda instruktion lämnas följande anvisningar för kontroll av växels läge och låsning (detsamma gäller spårspärr). Anvisningar till stf

*A. Växel som icke kan förreglas*

- 1) Medväxel, som ej låses: lokal kontroll.
- 2) Växel, som låses med K12-lås eller hänglås: lokal kontroll.
- 3) Växel med kontrollås (ej K12), vars nyckel kan tagas ur endast om växeln ligger rätt: kontroll av att nyckeln ej kommer att användas (om flera nycklar av samma typ finns: kontroll av att alla nycklar förvaras säkert, t. ex. är fastlåsta i centrallås eller genom tågväghävstång).
- 4) S k spikad växel: lokal kontroll.

*B. Växel som kan förreglas men ej för den tågväg, som skall användas* (t ex växel i utfartstågväg utan utfartssignal eller med utfartssignal bortom växeln)

- 1) *Centralt eller lokalt* omläggbar växel, som kan låsas med låsställare, låsvev, låshävstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt låst läge (om anläggningen är felaktig, se D).
- 2) *Centralt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl B 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växelvev eller växelhävstång att växeln ligger rätt; ställverket skall bemannas, för att växeln skall anses vara låst (om anläggningen är felaktig, se D).
- 3) *Endast lokalt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl B 1: lokal kontroll eller kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; växel skall bevakas, för att den skall anses vara låst (om den ej kan låsas lokalt).

*C. Växel som kan förreglas för den tågväg, som skall användas. Anläggningen icke felaktig*

- 1) *Centralt eller lokalt* omläggbar växel, som kan låsas med låsställare, låsvev, låshävstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt låst läge.
- 2) *Centralt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl C 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växelvev eller växelhävstång att växeln ligger rätt.
- 3) *Endast lokalt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl C 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; saknas indikeringslampa, får kontroll av att växeln ligger rätt anses gjord, om infarts- eller utfartssignalen kan visa »kör».

*D. Växel som normalt kan förreglas för den tågväg, som skall användas. Anläggningen felaktig*

Lokal kontroll. Undantag: sedan felet lokaliserats, kan stf ge order, att viss eller vissa växlar trots felet får kontrolleras enl C.

*Till punkt 2.* På station, där dvärgsignal skyddar tågväg eller dess förlängning mot växling på anslutande eller korsande spår, måste tågvägsinspektören kontrollera, att dvärgsignalen visar »stopp».

Om växling, som enl säpl skall vara avslutad före tågs ankomst eller avgång, pågår eller kan komma att börja, innan tåget framgått, måste tågvägsinspektören meddela växlingsledaren, att växling ej får ske. Meddelandet kan lämnas i högtalare men skall då bekräftas av växlingsledaren. *Tågvägsinspektören har denna skyldighet, även om det angetts i säpl, när växlingen skall vara avslutad.*

*Till punkt 3.* Om hinder måste finnas, gäller § 73 och 74.

Kontroll av hinderfriheten avser både fordon och andra hinder (plattformsvagnar, upplag m m, dock ej småfordon). Kontrollen av att fordon ej finns i tågvägen avser alltid *hela* tågvägen, d v s från stationsgränsen resp till denna. Detsamma gäller kontrollen av andra hinder, men ti kan medge, att *denna* kontroll får inskränkas till vissa angivna områden, som anges i säpl.

Erfarenheten visar, att det vid möte eller förbigång ej är tillräckligt att kontrollera hinderfriheten i ett tågs bakre del med hjälp av slutsignalerna och något ögonmärke i terrängen eller bygghelsen omkring bangården. Man får ej heller tro, att ett tåg stannat hinderfritt, så snart man kan lägga om en centralt omläggbar växel bakom tåget.

Vid möte eller förbigång måste man också kontrollera, att det tåg, som kommit in först, stannat hinderfritt med sin främre del. Enbart förarens skyldighet att ge »fara», om tåget ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt, befriar ej tågvägsinspektören från inspektionsskyldigheten. Skyldighet för tbfh eller förare enl mom 3 att kontrollera hinderfrihet, befriar däremot tågvägsinspektören från motsvarande skyldighet.

Kontroll av att fordon ej finns i de delar av tågväg, som har *spårledning*, kan göras genom att iaktta kontrollampor på spårplan eller motsvarande anordningar. Detta gäller dock ej spår, där ett tåg står före avgången, ty då markeras spåret upptaget av tåget, oavsett om fordon finns framför tåget eller ej. Hinderfriheten måste då inspekteras lokalt. Kontroll av andra hinder än fordon i eller vid tågväg med spårledning måste alltid göras lokalt.

Ti kan tex medge, att ställverkswakt kontrollerar läget av växlar och spårspärrar för hel tågväg men hinderfriheten för endast en del av tågvägen, medan annan tjänsteman kontrollerar hinderfriheten för tågvägen i övrigt.

Olika inspektionsområdets gränser anges i säpl.

När annan tjänstgöringstur än tkl skall vara tågvägsinspektör, anges detta i säpl. Stf skall se till, att endast tjänsteman, som känner

väl till stationen och har flerårig rutin i växlingstjänst, tilldelas sådan tur.

Tågvägsinspektör skall meddela tkl, när tågväg inspekterats. Ti kan dock medge, att ställverksvakt, som är ensam tågvägsinspektör för viss tågväg, ej behöver meddela tkl. Utförd inspektion är då ett villkor för att ställverksvakten skall få visa »kör» (jämför § 51:1, tredje stycket).

Tbfh skyldighet betecknas i tdt med text och förarens skyldighet med »s».

Till § 55:3  
Hinderfrihets-  
kontroll ge-  
nom tbfh eller  
förare

Föreskrift i tdt för tåg 01 om hinderfrihetskontroll genom *förare* gäller alltid, d v s även om spår ändras, antingen för 01 eller för mötande eller förbigående tåg. Förare får alltså ej ge »lägg om växeln», förrän han kontrollerat, att tågets främsta fordon stannat hinderfritt för *alla* tågvägar, som kan användas för mötande eller förbigående tåg.

Föreskrift för *tbfh* i tdt för tåg 01 om hinderfrihetskontroll — med eller utan växelomläggning — gäller däremot endast när 01 tages in på sitt ordinarie spår. Ändras tågspår för mötande eller förbigående tåg, får tkl ej godta signalen »lägg om växeln» från tbfh.

Kontroll av hinderfriheten genom tbfh eller förare får ej föreskrivas på station, där det kan vara tveksamt för denna personal, var infartstågvägarna har sin slutpunkt.

## Till § 57

## Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

*Till anm 1.* Många anläggningar är konstruerade så, att det är tekniskt möjligt att låta två tåg vara i rörelse samtidigt i strid mot föreskriften. Anledningen härtill är, att ställverksapparaturen eljest skulle bli alltför komplicerad och att växlingsarbetet skulle tyngas. Även i dessa fall måste dock tkl iaktta denna paragraf.

Anvisning  
till ti

*Till anm 2.* Ti får efter prövning medge undantag för tågvägar med förreglade växlar, när avståndet från infartstågvägens slutpunkt till den punkt, där två tåg skulle kunna sammanstöta, är minst 300 m, om endast ett tåg behöver gå för långt för att en kollision skall inträffa (fig 1 nedan), och minst 100 m, om  *båda* tågen måste gå för långt (fig 2).

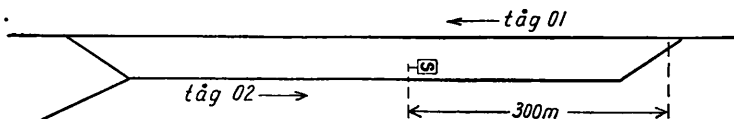


Fig 1

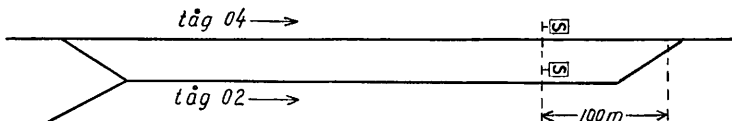


Fig 2

## Till § 58

## Skydd för allmänheten på bevakad station

Även om tåg skall stanna omedelbart framför det ställe, där allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, bör tkl iaktta denna paragraf.

Spärrning kan göras genom t ex kedjor eller bommar eller genom automatiska eller manuella ljus- och ljudanordningar.

Om ti finner behov av motsvarande skydd för allmänheten på andra dpl än bevakad station, kan han t ex ålägga tv samma skyldighet som tkl eller ordna automatisk spärrning.

## Till § 59

## Tåganmälan

*Till avd a.* Klart-anmälan, liksom då-klart-anmälan, skall lämnas av tkl själv i största möjliga utsträckning. Tklbiträde eller annan tjänsteman får inte lämna klart (då-klart), utan att tkl gett order härom i varje särskilt fall. Ordern ges genom att tkl sätter sin signatur i tamboken. Kan han ej göra det — t ex om han är ute på bangården — får han ge ordern muntligt, men då skall han snarast möjligt bekräfta denna med sin signatur.

Till § 59:1  
Utförlig tam.  
Klart-anmälan

Observera att det skall uppges, till vilken station det är klart. När flera stationer använder samma telefonlinje för tam, kan denna eljest missuppfattas.

Vid byte får *en* tkl anmäla klart och en annan klarera tåget.

När då-klart utväxlas, skall »då 01 ink» antecknas i tamboken. Eljest kommer denna att ange klart utan villkor, och detta kan innebära stora risker. Då-klart får användas endast vid spetsmöte, d v s när det ena tåget skall avgå genast sedan det andra kommit in, eller när ti eljest medgett detta. Har tkl anledning tro, att tåg-följden kan ändras, får han ej lämna eller ta emot då-klart.

Då-klart-anmälan

*Till avd b.* Tkl på den station, som tåg går mot, behöver så tidigt som möjligt besked om tågets avgång. Ett fel kan ha gjorts, så att två tåg är i rörelse mellan stationerna på samma spår. Genom ut-anmälan kan detta uppdagas och en olyckshändelse kanske avstyras. Vidare skall tkl på nästa station ges tillfälle att i god tid vidta åtgärder för att klarera tåget. Därför skall »01 ut» anmälas genast, sedan 01 avgått. Måste tkl själv anmäla »01 ut», kan han dock på grund av föreskriften i § 61 ej göra detta, förrän tåget passerat stationsgränsen eller kommit ur synhåll.

Ut-anmälan

*Till anm 2.* Anledningen till denna föreskrift är, att tåg, som består av endast ett eller flera lok, ej har slutsignaler. Meddelande enl denna anm är av betydelse för tkl, när in-anmälan skall lämnas.

*Till avd c.* Observera att *tre* fordringar alltid skall vara fyllda, innan tkl får lämna in-anmälan. För tåg med pålok tillkommer in-anmälan för påloket, och när K16-nyckel lämnats ut till tbfh, anmälan om nyckelns återlämning.

In-anmälan

I punkt 1 avses, att det sista fordonet i det tågsätt, som anländer, skall ha kommit innanför stationsgränsen. Kan tkl ej själv göra kontroll enl denna punkt, får han godta uppgift från annan tjänsteman.

I punkt 2 avses kontroll av att fordon ej gått loss från tåget på linjen. Om tkl ej själv kan iaktta slutsignalerna, får han godta upp-

gift härom från annan tjänsteman. Förekommer detta regelbundet, anges tjänstgöringsturen i säpl.

Punkt 3. Denna kontroll skall göras även om infartssignalen automatiskt återgår till »stopp». Kan tkl från stationshusets närhet eller från ställverket ej kontrollera infartssignalens ställning, måste han iaktta de kontrollanordningar, som finns, eller skaffa sig visshet på annat sätt. Skall annan tjänsteman än tkl regelbundet göra denna kontroll, anges detta i säpl. Tkl får ej nöja sig med att se på kontrollfönstret till signalställare (-vev, -hävstång), ty detta anger endast att *ställaren* etc intar normalläge men ej säkert att huvudsignalen visar »stopp». (Det *kan* tänkas, att t ex semaforvinge på grund av kyla och tröghet ej återgått till »stopp».) Tkl skall i stället iaktta signalen eller den kontrollampa eller annan kontrollanordning, som visar *signalens* ställning.

För rätten att lämna in-anmälan gäller vad ovan sagts om klart-anmälan.

Observera att det skall uppges, till vilken station tåget kommit in. När flera stationer använder samma telefonlinje för tam, kan denna eljest missuppfattas.

Till § 59:2  
Tam vid pålok

I ut-anmälan för tåg med pålok skall påloket nämnas, oavsett om det skall återgå på del av stationssträcka eller över hel sådan.

Med »återgående pålok» avses pålok, som återgår på del av stationssträcka. Återgår pålok över hel stationssträcka, utväxlas tam för återgången i samma ordning som för andra tåg.

Till § 59:5  
Tam på bansträcka med automatisk linjehlockering

Klart- och ut-anmälan utväxlas för det första tåg, som möter återgående pålok, för att ej två tåg i motsatt riktning skall kunna finnas på samma spår på en stationssträcka.



## Till § 60

## Hinderanmälan

Hinderanmälan antecknas i tamboken på såväl gränsstationerna som på mellanliggande bevakade stationer. Till § 60:1  
Telefonanmä-  
lan

På gränsstationerna till en bansträcka med hinder består hinderanmälan normalt av två moment: telefonanmälan och stoppsignalering för tåg mot den bansträcka, där hinder finns. Stoppsignaleringen är olika på skilda stationer. Ti avgör, hur den skall utföras, och sättet anges i säpl. Huvudprincipen är, att utfartssignal skall utnyttjas, när sådan finns. Till § 60:2  
Stoppsignale-  
ring

Aven vid bdisp efter tåg skall stoppsignalering ordnas på båda stationerna genast sedan hinder anmälts.

Har tsm eller annan tjänsteman efter överenskommelse med tkl satt ut bansignaltavla, får tkl kontroll av att detta gjorts, begränsas till att han tar emot bekräftelse på att signaleringen är utförd.

I de två fall, då stoppsignalering ej behövs (§ 72:1 och § 84:3) utgörs hindret av tåg på linjen. Detta är fallet även i § 83:3, men stoppsignalering är då trots detta föreskriven, enär tåget i regel blir kvar på linjen längre tid.

Gränsstation till bansträcka med hinder skall flytta över hinderanmälan, när en ny station blir gränsstation på grund av ändringar i bevakningsskyldigheten. På den nya gränsstationen skall stoppsignalering då ordnas enl detta mom, och på den förra gränsstationen skall stoppsignaleringen tagas bort.

För ti beslut om stoppsignaleringen lämnas följande underlag.

a) På station med en eller flera utfartssignaler, som gäller från alla tågvägar, sätter tkl en röd stoppskylt på eller vid utfartssignalställare (tågvägslås etc). När utfartssignal används för att visa »kör» till flera linjer, skall den linje, som avses, vara given på stoppskylten. Anvisningar  
till ti

b) På station med utfartssignal, som gäller från endast vissa tågvägar, använder tkl stoppskylt enl a, och dessutom läser han växlarna så, att tåg måste gå på tågväg, som utfartssignal gäller för. Växlarna får sedan ej rubbas under den tid hinderanmälan gäller.

c) För tågväg, som saknar utfartssignal men har dvärgsignal bortom yttersta växeln (t ex vid gång till högerspår), sätter tkl en röd stoppskylt på eller vid dvärgsignalställaren.

d) I övriga fall anordnar tkl stoppsignalering:

- 1) antingen med bansignaltavla vid huvudtågvägen, varvid växlarna läses för genomfart på denna tågväg och sedan ej får rubbas under den tid hinderanmälan gäller,
- 2) eller med bansignaltavla — kompletterad med lykta som nattsignal — vid yttersta växeln eller, om så behövs för t ex växling,

längre ut mot stationsgränsen. Vid bdisp efter tåg skall tavlan på den station, som tåget går mot, placeras på tillräckligt avstånd från spåret.

I fall d 1 anses lykta obehövlig på grund av bangårdsbelysningen. Tavlan — som skall vara försedd med prisma eller reflexbeläggning — har ansetts vara tillräcklig i normala fall. När förhållandena är ogynnsamma, t ex när belysningen vid signaleringsplatsen är mindre god, skall ti föreskriva att tavlan skall kompletteras med lykta som nattsignal; även detta skall anges i säpl.

## Till § 61

**Tågklarerares och tågvakts placering vid tågs  
ankomst och avgång**

*Till första stycket.* Denna föreskrift gäller oavsett om tkl eller tv skall ge signal till tåget eller ej och oberoende av om det är fråga om loktåg, rälsbusståg eller annat motorvagnståg. Endast *säkerhetsärende* befriar tkl (tv) från skyldigheten att vistas på plattform eller i dess närhet. Säkerhetsärendet skall dessutom vara *angeläget*, d v s sådant som ej utan allvarliga olägenheter kan uppskjutas.

För att tkl (tv) skall kunna ge stoppsignal, om något fel i tåget upptäcks, skall signalstav (signalflagga) eller handsignallykta medföras, även om dessa signalmedel normalt ej behöver användas, t ex därför att tåget skall stanna utan stoppsignal eller att »avgång» ej skall ges eller skall ges med A-signal. Därtill kommer, att tkl vid vissa tågmötesändringar och vid möte mellan tåg och B-fordon, skall sätta påminnelsekärmen på signalstaven (handsignallyktan).

I följande fall får ti medge undantag:

1) för station, där tkl måste vistas i ställverk eller vid huvudsignal, dock endast om signal, som tkl ger till tåget därifrån, kan ses tydligt av tps,

2) för station eller annan dpl, där automatisk linjeblockering är i bruk och hela tågspåret har spårledning (dock ej för tåg med behovsuppehåll).

*Till tredje stycket.* Denna föreskrift gäller på såväl enkel- som dubbelspår.

Uppgiften i tdtboken del A fastställs av ti efter samråd med miö. På vilken sida om tåg tkl skall befinna sig avgörs huvudsakligen av

1) önskemålet att båda sidor av tåg blir kontrollerade med så jämna mellanrum som möjligt i fråga om förskjuten last, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande o d,

2) tkl möjlighet att stoppa tåg, om fel upptäcks. Tkl bör finnas på den sida om tåg, varifrån lokps har största möjligheten att upptäcka stoppsignal, som ges av tkl. Kan lokps på grund av kurva ej se stoppsignal från någon sida, bör tkl befinna sig på den sida om tåget, där han kan ställa utfartssignal till »stopp». På elektrifierade bansträckor bör hänsyn även tagas till möjligheten att snabbt nödfrånkoppla kontaktledningen.

Anvisningar till ti

## TÅGS AVGÅNG FRÅN DRIFTPLATS

## Till § 63

## Tågpersonals åtgärder före tågs avgång

Om två förare finns i ett tåg, jämställs föraren på det bakre fordonet med biträde. Detta mom gäller alltså även för honom.

Till § 63:1  
Innehav av  
tdt, S5 och  
vko

Vilka åtgärder som skall vidtagas om vko ej kan erhållas, framgår av § 49: 12.

*Till andra stycket.* Detta skall göras för att förebygga misstag om tågnumret, t ex vid tågsättsbyte eller tågföljdsändring.

Föreskrift om kontrollåtgärder av särskild tbfh finns även i § 45: 3.

Till § 63:2  
»Klart för av-  
gång» på beva-  
kad station

*Till första och andra stycket.* »Klart för avgång» kan ges med arm, handsignallykta eller »klart för avgång»-signal, men den får bytas ut mot muntlig anmälan. Vid anmälan skall formuleringen »klart för avgång» användas, ty erfarenheten visar, att andra formuleringar kan vålla missförstånd. Vid behov bör tågnumret uppges.

*Till tredje stycket.* Denna föreskrift innebär, att särskild tbfh skall kontrollera möte, endast om hans tåg gjort uppehåll på mötesstationen (även om tåget är genomfartståg där). Han har däremot ingen sådan skyldighet på station, där tåget passerar (vilket dock lokps har enl mom 3).

När tbfh frågar tkl om mötande tåg kommit in, skall han uppge tågnummer.

Föreskrift om kontrollåtgärder av föraren finns även i § 45: 4 och 5.

Till § 63:3  
Lokps kon-  
troll vid dpl

Dessutom gäller enl str 400, att rälsbusståg med särskild tbfh eller med biljettgranskare ej får avgå från dpl, där tåget gjort uppehåll, förrän tbfh (biljettgranskaren) gett »stäng dörrarna» (●) till föraren med den sk enklangsklockan. Eljest skulle föraren kunna stänga dörrarna, innan tbfh (biljettgranskaren) kommit på tåget.

*Till punkt 1.* När förare frågar tkl om mötande tåg kommit in, skall tågnummer uppges, varefter föraren meddelar biträdet erhållet besked. Motsvarande gäller när biträdet frågar. Besked i högtalare får lämnas endast på de stationer, som ti i samråd med miö föreskrivit (se tdtboken del A), varvid tågnummer skall uppges.

Kontroll genom »har mötande tåg kommit in» ger i regel ej samma säkerhet som de andra sätten och får därför ej användas i onödan.

*Till sista stycket.* Denna föreskrift gäller t ex om lokps på en bevakad station vid enkelspår ser, att infartssignalen för tåg i motsatt riktning visar »kör».

#### Till § 64

#### Avgångstid

Tidsbestämningarna i denna paragraf — som avser hindra, att arbetande personal, småfordonsförare, vägvakter mfl överraskas av alltför tidiga tåg — gäller alla dpl, alltså även utgångsstation, obebakad station och sådan hållplats och lastplats, där tid angetts i tdt.

Före den tid, då tåg tidigast får avgå, får »avgång» ej ges. Däremot får »klart för avgång» ges kort före avgångstiden.

Trafikutbytet kan ej medge, att ett tåg, som har uppehåll för restandes påstigning och vars avgångstid är annonserad i »Sveriges kommunikationer», avgår före denna tid.

För tåg, som *ej* är annonserat i »Sveriges kommunikationer» och som alltså får avgå högst 5 min före avgångstiden enl tdt, är i den grafiska tdt den eljest heldragna linjen avbruten vid dpl-linjerna.

Att lokalgodståg får avgå från dpl högst 15 min före avgångstiden enl tdt medges av ti efter samråd med biö. För dessa tåg är i den grafiska tdt den eljest heldragna tåglinjen avbruten vid dpl-linjerna och där försedd med ett kort tvärstreck. Eftersom sådana tåg kan innebära risker av olika slag (och dessutom förlorad arbetstid för personal på linjen), bör medgivande lämnas endast när skälen är mycket starka och i regel ej för stationssträcka, där vägvakt manövrerar bommar.

## Till § 65

## Avgångssignal m m

*Till punkt 3.* Innan tkl ger »avgång», skall han ha fått klart för tåget till nästa station och ställt utfartssignalen till »kör». Utväxlas ej klart, därför att automatisk linjeblockering är i bruk, får tkl ej ge »avgång», förrän utfartssignal och närmaste blocksignal visar »kör». Detta gäller däremot ej, när tbfh skall ge »avgång», eftersom det på flera stationer är svårt eller omöjligt för tbfh att se signalerna. När han ser dem, skall han dock vänta med att ge »avgång», tills »kör» visas.

*Till avd b.* Finns ej särskild tbfh på tåg, som skall ha »avgång» från tbfh, får tåget avgå utan vidare, när villkoren härför är fyllda. Om automatisk linjeblockering toges ur bruk, ges tps på alla tåg order (S10). Då skall tkl ge »avgång» till genomfartståg (som eljest ej får avgångssignal) och till de tåg med fast uppehåll, som eljest får avgångssignal av tbfh.

Om däremot den automatiska linjeblockeringen är i bruk men enkelspårsdrift anordnas, blir den enda skillnaden i fråga om »avgång», att tåg med fast uppehåll skall ha avgångssignal av tkl även på de stationer, där eljest tbfh ger denna. Order (S11) behövs alltså endast till tåg med fast uppehåll och endast om de skall gå på vänsterspår (för tåg på högerspår är det tillräckligt med S7).

Övergångsstationer är i tdtboken del B betecknade med fet stil.

*Till anm.* Har tps fått order (S9) om möte med återgående pålok eller med B-fordon, innebär ordern även att tkl skall ge »avgång» till genomfartståg (som eljest ej får avgångssignal) och till de tåg med fast uppehåll, som eljest får avgångssignal av tbfh.

*Till avd c.* När tåg stannat enbart därför att utfarts- eller blocksignal enl punkt 3 visat »stopp», får det fortsätta, så snart signalen visar »kör».

När »avgång» (eller ny »avgång») skall ges till tåg, som efter avgången stannat på stationen, skall den alltid ges av tkl, oavsett om denne stoppat tåget eller ej. Dessförinnan skall tkl ha fått »klart för avgång» från tåg med särskild tbfh eller motorvagnståg.

Detta mom gäller, när tåg stannat på obevakad station eller på lastplats, hållplats eller annan plats på linjen. Finns ej särskild tbfh, får tåget avgå utan vidare, när villkoren härför är fyllda.

När tåg stannat enbart därför att huvud- eller dvärgsignal visat »stopp», får det fortsätta, så snart signalen visar »kör».

Har tåg efter avgång från bevakad station fått stoppsignal — t ex från tkl eller från utfarts- eller blocksignal — men ej kunnat stanna, förrän främsta fordonet finns bortom stationsgränsen, får

Till § 65:1  
Tkl kontrollätgär-  
der före  
»avgång»

Till § 65:2  
»Avgång»  
på bevakad  
station

Till § 65:3  
»Avgång»  
på linjen

föraren givetvis ej fortsätta (alltså ej heller godta »avgång» från tbfh), förrän tkl kontaktats.

Till § 65:4  
Hur »avgång»  
ges

*Till avd a.* Varken tkl eller tbfh får ge »avgång» endast muntligt, och lokps får ej godta muntlig order om avgång.

*Till avd b.* A-signal får ej användas till tåg, som passerar dpl. Även om dpl har A-signal, får »avgång» ges med signalstav, arm eller handsignallykta, om detta vid något tillfälle är lämpligare för att vinna tid.

*Till avd c.* Tkl (tbfh) skall välja möjligast fria plats med lämplig bakgrund och ge signalen sakta och omsorgsfullt.

»Avgång» till genomfartståg skall normalt ges så tidigt, att onödig avsaktning undviks.

När »avgång» till stillastående tåg normalt ej ges på förarens sida av tåget, måste föraren på tåg utan biträde gå över till andra sidan, när »avgång» väntas.

*Till sista stycket.* Enl § 14:12 skall lokps på det främsta loket ge »lossa bromsarna», när tåg med pålok skall sättas i gång.

## Till § 66

### Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

Till § 66:1  
Tkl åtgärder

*Till andra stycket.* I detta fall står infartssignalen i L till »kör» för både 03 och 02. Därför får ej båda tågen avgå mot L.

Tl kan även ändra mötet från L till K eller till station på andra sidan L (t ex M).

*Till punkt 1 b.* Vid beräkning av den tidpunkt då 03 får avgå, läggs gångtiden enl tdt till den verkliga avgångstiden.

Till § 66:2  
Lokps åtgärder

Hur tps skall förfara vid ankomsten till L, framgår av § 70:9—10.

## TÅGS GÅNG

Till § 69

## Tågs hastighet

I denna paragraf finns ej alla hastighetsuppgifter för tåg. Sådana finns även i andra paragrafer (t ex i § 40—43 och bilagorna) och i andra särtryck (t ex str 400, bl a om olika fall då kontaktledningen är späningslös).

## A. Gemensamma föreskrifter

*Till punkt b.* Sth för verksamt dragfordon framgår av dels uppgift i fordonet, dels tabellen i tdtboken del A över dragfordons sth på olika bansträckor. Den lägsta av dessa hastigheter skall lokps tillämpa utan order. I fråga om overksamt dragfordon och övriga fordon i tåg gäller bl a § 43.

Till § 69:1  
Avgörande  
faktorer för  
tågs hastighet

Styrelsen meddelar de hastigheter, som skall gälla för olika fordon med hänsyn till banöverbyggnadens och broarnas bärförmåga. De kan fastställa lägre värden med hänsyn till lokala förhållanden (grundförhållanden, spårläge, kurvförhållanden, underhållsstandard, signal- och säkerhetsanläggningar, kontaktledning m m). Den högsta av de hastigheter, som fastställs för olika fordon, är banans sth, och denna anges i en tabell i tdtboken del A.

Till § 69:2  
Banans sth

När hastighetsnedsättning behövs i lutning eller kurva, gäller § 28, d v s hastighetstavlor och i vissa fall även orienteringsmärken skall vara uppsatta.

Till § 69:3—4  
Sth i lutning  
och kurva

*Till avd a.* »Kör varsamt» från huvudsignal ges med två gröna fasta sken eller två vingar (i regel växelkurva eller oförreglad växel) eller med tre gröna fasta sken eller tre vingar (bl a infart till avkortad tågväg eller annan kort tågväg).

Till § 69:5  
Sth i övrigt

Större hastighet än enl § 69 kan gälla enl linjebeskrivningen, och lägre hastighet kan gälla på grund av hastighetsnedsättning enl § 28.

*Till avd c.* Efter »beredd» gäller den låga hastigheten, tills tåget stannat eller »avgång» getts. Till sådant genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, som får passera en station, får därför »avgång» ej ges, förrän hela tåget passerat det ställe, där hastigheten skall vara nedsatt.

*Till avd d.* När tåg vid infart (eller genomfart) på station skall passera en eller flera växlar, som ej är förreglade, tillkännages detta för lokps — förutom i linjebeskrivningen — genom »kör varsamt»



från infartssignalen eller genom särskild beteckning i tdt (text resp »of» i S4).

Vid *utfart* från bevakad station efter uppehåll gäller följande. Finns utfartssignal *framför* utfartsväxlarna, tillkännages oförreglade växlar på motsvarande sätt som vid infart (utom på S4, där signalbild för utfart ej anges). Saknas utfartssignal eller finns sådan *bortom* utfartsväxlarna, är dessa ej förreglade.

När lokps fått medgivande att passera stoppsignal från huvud- eller dvärgsignal, som i körställning förreglar växel på linjen, gäller bl a § 70: 6.

*Till avd e.* I en växel, som ligger i rakspår, avses med växelkurva det kurvspår, som avviker från rakspåret. I en växel, som ligger i kurva, avses med växelkurva på en station det spår, som avviker från huvudtågvägen, och på linjen det spår, som avviker från tågspåret.

Hastigheten genom växelkurva tillkännages för lokps genom »kör varsamt» från huvudsignal eller från dvärgsignal enl fig 5 f. Även »kör» från huvudsignal (ett grönt fast sken eller en vinge) kan dock innebära gång genom växelkurva, nämligen om oförreglade växlar finns eller om detta angetts i linjebeskrivningen.

När huvudsignal eller när dvärgsignal, som kan visa signalbild enl fig 5 f, ej finns framför växel, måste lokps själv avgöra, om tåget skall gå i växelkurva.

Större hastighet i växelkurva än enl § 69 kan anges i linjebeskrivningen efter beslut av biö enl str 330.

*Till avd i.* Framför rörlig bro skall under seglationstiden finnas hastighetstavlor och i vissa fall även orienteringsmärken enl § 28 (uppsatta genom bm försorg).

#### B. Andra tåg än rälsbusståg

Till § 69:6  
Sth för olika  
bromsgrupper

*Till avd b.* Att sth i bromsgrupp P på normalspår är lägre, när bromsvikten kommer från både P- och G-bromsar, än när bromsvikten kommer endast från P-bromsar, beror på den stora skillnaden mellan P- och G-bromsar i fråga om tillsättnings- och loss-

ningstiderna. När G-broms måst kopplas in i tåg av bromsgrupp P, får föraren uppgift härom på bl »Uppgift till förare» eller på tåg-rapporten för tåg utan särskild tbfh. Denna uppgift innebär alltså, att tågets hastighet på normalspår är 90 i stället för 100 km/tim.

## Till § 70

## Tågpersonals åtgärder under tågs gång

## A. Allmänt

Till § 70:1  
Tps utkik vid  
avgång från  
dpl

När det finns två förare i ett tåg, jämställs föraren på det bakre fordonet med biträde, och även denne är alltså skyldig att hålla utkik bakåt.

Till § 70:2  
Lokps utkik  
under gången

Lokps skall ge akt på tåget, bl a för att kunna upptäcka brand, farlig lastförskjutning, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande, urspårning m m. Detta förutsätter alltså utkik bakåt. Även föreskriften att lokps skall ge akt på signaler, kräver utkik bakåt. Detta är fallet t ex när tåg passerar personal på linjen, ty personalen kan upptäcka någon fara och därför ge stoppsignal.

Utkik bakåt hålls bäst i kurvor, där man kan få överblick över tåget. Eftersom tågets båda sidor behöver kontrolleras, måste biträde då och då gå över till motsatt sida för att hålla utkik därifrån. Kan han ej lämpligen göra detta (t ex på grund av utrymmesbrist) skall föraren och biträdet komma överens om att föraren håller utkik bakåt och biträdet framåt.

När biträde saknas, måste föraren då och då hålla utkik bakåt.

Till § 70:3  
Utväxling av  
meddelanden  
mellan förare  
och biträde

*Till andra stycket.* Av såo formulering framgår, att dessa meddelanden utväxlas endast mellan förare och biträde på samma dragfordon. Här avses ej blott signal från signalinrättning utan även signal, som ges med armar, lykta eller annat signalredskap.

Före avgången från varje bevakad station skall förare och biträde göra klart för sig och meddela varandra vad som gäller till nästa bevakade station, t ex hastighetsnedsättningar enl linjebeskrivningen och andra förhållanden enl tdt, vko eller S-order. Dessutom skall de utväxla meddelanden före ankomsten till varje plats, där något särskilt är att iaktta, t ex framför orienteringsmärke, hastighetstavla m m. Före ankomsten till en station skall förare och biträde meddela varandra bl a om stationen är obebakad, om infartssignalen skall visa »kör varsamt» och vilket eller vilka tåg, som man skall möta på stationen.

Till § 70:4  
Försignal

Sedan infartssignal blivit synlig, måste lokps ha sin huvudsakliga uppmärksamhet på denna, ty signalen kan i en farlig situation ställas till »stopp».

Till § 70:5  
Tågs tider

Om ett lokalgodståg går från en dpl 8 min före avgångstiden enl tdt, får det komma till nästa dpl 8 + 5, d v s 13 min före ankomsttiden enl tdt. Om ett lokalgodståg gått 15 min före tiden, får det

komma 20 min för tidigt till nästa dpl (t ex station). Andra tåg än lokalgodståg får anlända högst 5 min före ankomsttiden.

För ett *förse*nat tåg däremot innebär föreskriften, att tåget kan köra in all förlorad tid, och därutöver kan tåget framföras 5 min före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tdt angivna tiderna kan anses vara den normala på bansträckan. Förutsättningen är dock, att hastigheten ej överskrider den sth, som gäller för tåget med hänsyn till den bansträcka, som tåget går på, fordon i tåget, tågets bromstal och tågets sammansättning.

Av linjebeskrivningen framgår, om huvud- eller dväragsignal förreglar växel, rörlig bro e d på linjen. Är signalen blocksignal, har den dessutom triangelformig märktavla i stället för rund.

Till § 70:6  
Växel och  
rörlig bro  
på linjen

När tåg får medgivande att passera »stopp» från sådan utfarts- eller dväragsignal på bevakad station, som normalt förreglar växel (bro e d) på linjen, skall tkl ge lokps order (S10).

*Till andra stycket.* När automatisk linjeblockering tages ur bruk, skall tkl ombesörja, att växel (bro e d), som normalt förreglas genom blocksignal, är låst i rätt läge.

### C. Tågs ankomst till station

Detta mom gäller först sedan »tåg kommer» och »beredd» getts (när dessa signaler skall ges).

Detta mom gäller även, när »stopp» visas med hjälpsignalmedel eller när infartssignalen visar felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller när signal uteblir. Infartsdväragsignal jämsställs med infartssignal.

Vid enkelspårdrift gäller enl § 81:5 andra föreskrifter, när station är obevakad och infartssignal saknas för högerspåret.

Till § 70:8  
När tåg  
skall stan-  
na utanför  
bevakad  
eller obe-  
vakad sta-  
tion

Ett fall då lokps kan ha anledning tro, att tkl ej är närvarande är när tps fått order (S10) att tam ej utväxlats med stationen.

*Till avd a och b.* Dessa åtgärder skall utföras av föraren, när denne är tbfh. I sådant fall får tåget fortsätta utan avgångssignal.

Till § 70:9  
Åtgärder  
efter stopp  
utanför be-  
vakad eller  
obevakad  
station

*Till avd c.* Anledningen till den låga hastigheten är, att huvudsignal på stationen kan ha ställts till »stopp» på grund av att spår är ofarbart.

Lokps torde observera § 70:6, om utfartssignal i körställning enl linjebeskrivningen förreglar växel, rörlig bro e d på linjen.

Detta mom gäller oavsett om tps fått order (S10) om utebliven tam eller ej.

Till § 70:10  
Tkl saknas  
på bevakad  
station

Till § 70: 11  
Utfartssignal  
visar ej »kör»  
på obevakad  
station

Detta mom gäller oavsett om tps fått order (S10) att »Fri genom-  
fart» saknas eller ej.

## Till § 71

## Särskilda föreskrifter för bansträckor med linjeblockering

A. *Automatisk linjeblockering. Åtgärder efter stopp utanför eller på obebakad station*

Förarens telefonsignal går i detta fall in till stationen, om denna blivit bevakad, eljest till nästa bevakade station. När stationen är obebakad, har infartssignalen ställts in för automatisk påverkan av tågen. Därför måste föraren ha medgivande från tkl på nästa station att passera infartssignalen liksom när det i mom 3 är fråga om blocksignal. När tåget sedan går till närmaste växel, ställs infartssignalen för tåg i motsatt riktning automatiskt till »stopp». Därefter måste tågvägsinspektion göras i detta fall liksom eljest på station.

Tkl medgivande skall repeteras av föraren, och repetitionen skall bekräftas av tkl med »rätt».

B. *Automatisk linjeblockering är i bruk. Blocksignal visar ej »kör»*

Innan tkl lämnar medgivande, måste han kontrollera, att riktig körriktning är inställd och att föregående tåg på samma spår lämnat nästa blocksträcka.

I fråga om repetering av tkl medgivande se vad ovan sagts till mom 1.

Observera att detta mom gäller även återgående pålok.

C. *Automatisk linjeblockering är ur bruk*

När automatisk linjeblockering togs ur bruk, föranleder detta flera ändringar i det normala förfaringssättet, t ex i fråga om tam, avgångssignal och tps kontroll av möten. Tl måste efter samråd med tkl se till, att tps får order om möten, som ej är angivna i tdt.

*Till punkt 2.* Om tkl ej själv har ansvaret för att växeln, bron e d är låst i rätt läge (se linjebeskrivningen), måste han skaffa bekräftelse härpå av den tkl, som har ansvaret.

Om rörlig bro på bansträcka, där linjeblockering tagits ur bruk, skall öppnas för båttrafik, skall instruktionen i tdtboken del A följas (i regel skall bdisp anordnas).

*Till punkt 3.* Linjeblockeringen kan tagas ur bruk tills vidare eller för vissa tåg.

Underrättelsen skall lyda: »Efter tåg 05 den... (natten mot den...) togs linjeblockeringen A—D (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret) ur bruk tills vidare (t o m tåg 09 den... eller natten mot den...).

Till § 71:1  
Automa-  
tisk linje-  
blockering.  
Åtgärder  
efter stopp  
utanför  
obevakad  
station

Till § 71:3  
Automa-  
tisk linje-  
blockering  
i bruk.  
Åtgärder  
efter stopp  
framför  
blocksig-  
nal

Till § 71:4  
Tkl åtgär-  
der när  
automa-  
tisk linje-  
blockering  
skall tagas  
ur bruk

Till § 71:5  
Automatisk linjeblockering ur bruk.  
Order till tps. Lokps åtgärder

Observera att detta mom gäller enbart blocksignal och endast när lokps fått order, att linjeblockeringen är ur bruk. Visar blocksignal »stopp» och har lokps *ej* fått order, gäller mom 3.

*Till andra stycket.* Observera att högst 30 km/tim gäller över hela den blocksträcka, till vilken blocksignal *ej* visar »kör». Förutom fellagd växel eller öppen bro kan hinder bestå av t ex fordon i spåret eller rälsbrott. Om däremot en blocksignal visar riktig, tydlig och fullständig körsignalbild, behövs ingen hastighetsnedsättning på blocksträckan efter signalen.

*Till tredje stycket.* Hastighetsnedsättning anges i ordern, när blocksignal i körställning förreglar växel, rörlig bro e d (se linjebeskrivningen).

Till § 71:6  
Tkl åtgärder när automatisk linjeblockering tages i bruk

Underrättelsen till berörda stationer att linjeblockering åter tages i bruk skall lyda: »*Fr o m tåg 09 den . . . (natten mot den . . .) tages linjeblockeringen A—D (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret) åter i bruk*».

**D. Icke-automatisk linjeblockering är ur bruk**

Till § 71:7-8

Tps måste ges order med hänsyn till kontrollen av möten. Tl måste efter samråd med tkl se till, att tps får order om möten, som *ej* är angivna i tdt.

## Till § 72

## Klarering av ankommande tåg

## A. Gemensamma föreskrifter

Detta mom avser såväl genomfartståg som tåg med behovsuppehåll och tåg med fast uppehåll.

Till § 72:1  
Tåg har ej  
kommit in till  
bevakad station när det  
väntats

Här avses även det fall, då tkl av någon anledning ej kan ta in ett tåg på stationen utan måste låta det stå utanför.

Vid beräkning av den tidpunkt, då tåg normalt skall komma, läggs gångtiden enl tdt till den verkliga avgångstiden vid närmast föregående bevakade station.

När och hur stoppsignal ges till *genomfartståg*, som skall stoppas på bevakad station, framgår av § 74: 2—4. Till § 72:2  
Stoppsignal

Till *tåg med fast uppehåll* eller *behovsuppehåll* skall stoppsignal ges, om tåget skall göra uppehåll. Stoppsignal ges dock ej, när U-märke finns och detta gäller för tåget. Stoppsignal ges ej heller till tåg med *fast uppehåll* i de fall, som nämns i mom 3 b och c.

Har tåg utan särskild tbfh fast uppehåll eller behovsuppehåll på annan plats än bevakad station, får föraren stanna tåget på lämpligt ställe utan stoppsignal.

Eftersom »stopp» skall ges väl synlig för lokps, måste denna signal till tåg utan biträde i regel ges på förarens sida eller repeteras av annan tjänsteman, som är lämpligare placerad. Ser föraren ej stoppsignal, skall han stanna tåget på det ställe, där det normalt brukar stoppas; på bevakad station dock senast med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt. U-märke bör vid behov sättas upp för dessa fall.

## B. Tåg med fast uppehåll

*Till avd c.* Det är önskvärt att fjärr- och direktgodståg går ända till infartstågvägens slutpunkt, för att dess bakre del om möjligt skall stå hinderfritt. Det skulle dock vara svårt för tkl att avpassa sin stoppsignal med hänsyn härtill. Därför skall dessa tåg stanna utan stoppsignal. Till § 72:3  
Var tåg med  
fast uppehåll  
skall stanna  
utan stoppsignal

Enl § 14:4 skall föraren ge »fara», om tåget gått för långt. Ges ej denna signal, får dock tkl eller särskild tågvägsinspektör ej härav dra den slutsatsen, att tåget står hinderfritt. Om tågets främsta fordon ej stannat hinderfritt, får föraren ej backa tåget, ty sista fordonet kan då komma ut i tågvägen för annat tåg, och tågvägsinspektören kan före backningen ha kontrollerat, att sista fordonet stod hinderfritt.



Till § 72:4  
»Framåt» till  
tåg med fast  
uppehåll

Här avses ej »framåt», som ges när infartssignal är felaktig (§ 52:2).

Enl § 5:1 kan tkl ge muntligt medgivande att passera stoppsignal från signalinrättning.

Till § 72:5  
Tåg med fast  
uppehåll får  
passera bevakad station

Är fast uppehåll för ett tåg obehövt, skall tkl om möjligt ombesörja order (S11) till tåget. Kan så ej ske, tillämpas föreskrifterna i detta mom.

Innan detta mom tillämpas för tåg, som har fast uppehåll för trafikutbyte, måste tkl ha fått besked av särskild tbfh, att uppehållet för tåget är obehövt.

Tkl stoppsignal är avsedd att sätta lokps in i situationen på samma sätt, som när infartssignal är felaktig.

### C. Tåg med behovsuppehåll

Till § 72:6  
Klarering av  
tåg med behovsuppehåll

Huvudprincipen vid klarering av tåg med behovsuppehåll är, att signal ges till föraren såväl från platsen som från tbfh. Om ena signalen är »varsamhet», skall föraren stanna tåget, oavsett vilken den andra signalen är. Om däremot ingen av signalerna är »varsamhet», får tåget i regel passera platsen. Med »varsamhet» jämställs påstigningsmärke, som är vänt mot tåget, muntligt meddelande och signal från tbfh eller biljettgranskare i rälsbuss med sk enklängsklocka (●●●).

Påstigningsmärke, som består av endast en lyktanordning, kan ej vändas mot tåg, utan i stället skall det gula fasta skenet tändas (även som dagsignal).

På olika dpl klareras tåg med behovsuppehåll på följande sätt.

*På bevakad station.* Om uppehåll behövs för stationens del — dvs för att hämta resande, gods eller vagn — ger tkl »varsamhet», föraren svarar med »giv akt» och tkl ger »stopp», om tåget ej skall stanna vid U-märke.

Om uppehåll ej behövs för stationens del, ger tkl alltid »avgång» (alltså ej »klart för avgång» som tv och tbfh). Föraren svarar med »giv akt». Om tåget har p-uppehåll, avgår föraren utan vidare. Om tåget har x- eller a-uppehåll, blir förarens handlande beroende av om det i tåget finns resande, gods eller vagn till stationen eller ej. Är en förare (t ex på motorvagnståg) även tbfh, känner han i regel till detta. Finns särskild tbfh, rättar sig föraren efter det meddelande eller den signal, som han fått från tbfh. Han passerar alltså stationen eller stannar — trots avgångssignalen — där. Har föraren ej fått signal eller meddelande av tbfh, stannar han tåget vid U-märke, om sådant gäller för tåget, eljest när tkl ger »stopp». Ger tkl ej stoppsignal, stannar tåget på lämpligt ställe dock senast med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt. När tåget sedan är klart att

avgå, skall »klart för avgång» signaleras eller anmälas enl § 63:2, varefter tkl ger ny »avgång».

*På dpl med tv.* Tv ger signal till tåg med x- eller p-uppehåll men behöver ej göra det till tåg med a-uppehåll.

Behövs uppehåll, vänder tv påstigningsmärket mot tåget. Finns ej sådant, ger tv »varsamhet». Sedan föraren svarat med »giv akt», stannar han tåget vid U-märke, om sådant gäller för tåget, eljest när tbfh ger »stopp». Ger tbfh ej stoppsignal, stannar tåget på lämpligt ställe. Om särskild tbfh finns, ger denne därefter »avgång».

Om uppehåll ej behövs för att hämta resande, gods eller vagn, ger tv »klart för avgång». Föraren svarar med »giv akt». Om tåget har p-uppehåll, avgår föraren utan avgångssignal. Om tåget har x- eller a-uppehåll, handlar föraren på samma sätt som på en bevakad station. Skall tåget då passera platsen, behövs ej »avgång». Skall tåget göra uppehåll, skall det stanna enl föregående stycke. Därefter ges »avgång» av tbfh, om särskild sådan finns.

*På plats utan tkl eller tv.* Om det i tåget finns resande, gods eller vagn till platsen, eller om föraren ej känner till detta eller om han i förväg fått meddelande, att gods eller vagn skall hämtas där, skall föraren stanna tåget på samma sätt som på dpl med tv. Därefter ges »avgång» av tbfh, om särskild sådan finns.

Om uppehåll ej behövs enl föregående stycke för tåg med x- eller p-uppehåll, skall föraren stanna tåget, om påstigningsmärke är vänt mot tåget eller om lokps eller tbfh ser påstigande på platsen. Eljest passeras platsen utan avgångssignal.

## Till § 73

**Hinder på bevakad station för tåg med fast uppehåll**

Till § 73:1  
Infartshinder  
för tåg med  
fast uppehåll

När tåg med fast uppehåll tages in på en station, skall hinder normalt ej finnas i infartstågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom dennas slutpunkt — även om tåget brukar stanna framför slutpunkten, tex vid U-märke.

Hinder kan utgöras av tex uppställt fordon eller pågående växling. Däremot anses slutväxel, som ligger i läge för mötande tåg, ej vara hinder enl § 73:1.

Som hinder räknas ej heller bommar, som inte är fällda vid en vägkorsning på stationen. Om bommarna vid en vägkorsning *bortom* den plats, där ett tåg brukar stanna, skall fällas eller ej, innan tåget tages in, avgörs av stf med hänsyn till de lokala förhållandena och anges i säpl. Är avståndet kort, skall regeln vara, att bommar fälls.

För att underrätta lokps om hinder enl § 73:1 finns fyra olika sätt:

- »h» i tdt,
- order på S10,
- order utanför stationen,
- »tåg kommer» och »beredd».

I alla dessa fyra fall är sth 30 km/tim från stationsgränsen. Lägre hastighet kan dock anges på S10 eller i muntlig order.

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order då alltid ges.

*Till avd a.* »Tåg kommer» och »beredd» kan ej godtagas eftersom sth då är 30 km/tim.

*Till avd b.* Den plats, där tåget brukar stanna, kan vara platsen för U-märke, som gäller för tåget.

*Till avd d.* Enl tdtboken del A betyder »h» i tdt, att hinder finns *bortom* infartstågvägens slutpunkt. Detta gäller även om spår för tåget ändras. Finns hinder vid eller före slutpunkten, måste alltså tåget tagas in efter annan ordergivning eller efter signalering från tåget.

Finns »h» i tdt, skall detta vara angivet på stationens tågordning. Eftersom sådant hinder kan innebära vissa faror — och hastigheten blir endast 30 km/tim — skall stf pröva behovet härav före varje tdtskifte.

Till § 74

Hinder på bevakad station för genomfartståg och tåg  
med behovsuppehåll

A. Tåg behöver ej stoppas på bevakad station

Har lokps gett »tåg kommer» och »beredd», får hastigheten ökas, sedan tkl gett »avgång». Därför får tkl ej ge »avgång» för tidigt. Skall hastigheten vara låg även under utfarten, måste lokps ges order härom.

Till § 74:1  
Tåg be-  
höver ej  
stoppas

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order (på tidigare station eller utanför stationen) då alltid ges.

B. Tåg skall stoppas på bevakad station

Hinder kan vara t ex  
att tåget måste stoppas på stationen på grund av hinder i tåg-  
vägen,

att order till tps skall ges på stationen eller

att nästa stationssträcka ej är fri på bansträcka utan automatisk linjeblockering.

I de flesta fall får tåget gå till infartstågvägens slutpunkt, t ex när mötande tåg ej stannat hinderfritt med sin bakre del.

Vid vissa stationer ges ej »tåg kommer» och »beredd»; se vad ovan sagts till mom 1.

*Till anm.* Här avses de fall, då utfartssignalen är placerad så, att lokps ej i tillräckligt god tid kan se stoppsignal från denna. Ti föreskrift tages in i linjebeskrivningen och i säpl.

Till § 74:3  
Tåg får gå  
till infarts-  
tågvägens  
slutpunkt

Framför de stationer, som här avses, ges ej »tåg kommer» och »beredd». För att undvika tidsödande ordergivning har här medgetts vissa undantag.

*Till avd a.* När tåg tages in utan vidare på huvudtågväg med utfartssignal och försignal till denna, ger tkl varken stoppsignal eller avgångssignal.

*Till avd b.* När tåg tages in på sidotågväg, skall tkl efter den rörliga stoppsignalen med signalflagga resp rött sken från handsignallykta ge avgångssignal.

Till § 74:4  
Särskilda  
föreskrifter  
för auto-  
matisk  
linjebloc-  
kering

## ÄNDRING AV TÅGS ORDNINGSFÖLJD

Man kan ändra ordningsföljden mellan två tåg genom

- 1) att ställa in ett tåg och i stället anordna ett extratåg,
- 2) att ändra möte,
- 3) att ändra tågföljden, d v s ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.

### Till § 76

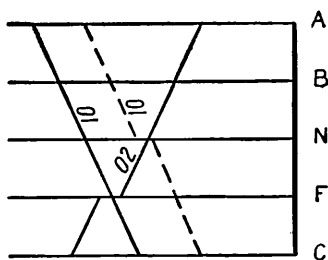
#### Rapportering av tågförsening

*Till anm.* Här avses i första hand de bansträckor, där ti medgett att tkl i stället för tl får ändra tågs ordningsföljd.

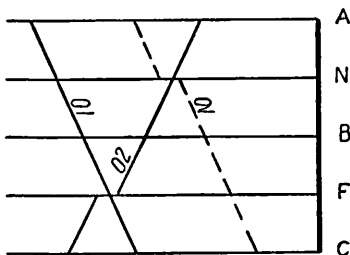
### Till § 77

#### Tågmötesändring

I följande två exempel betecknar streckad linje försenat tåg.



Ex 1



Ex 2

Ändring av möte kan innebära risker. Det tåg, som är försenat eller mest försenat (01), skall kvarhållas på en tidigare station (N) än vad tdt anger (F) för att möta det andra tåget (02). Detta är alltså en situation, som avviker från det normala. Därför är det nödvändigt att genom stränga föreskrifter säkerställa, att 01 verkligen stannar i N, tills tågen har mötts. Huvudprinciperna är följande.

Det behövs kontroll av att tkl i N ej handlar fel och avsänder 01, innan 02 kommit till N. Sådan kontroll är ordnad genom att både tps på 01 och tkl på en annan station är inkopplade.

Tps på 01 skall vara insatt i situationen, innan tåget kommer in till N, så att tps är beredd att invänta 02 där och på så sätt kan

kontrollera tkl. Detta åstadkommes genom att tps ges order på tidigare station, när detta är möjligt.

Har tps på 01 ej fått order, när 02 skall gå ut på sista stationssträckan mot N, skall tkl i N ha utfört en åtgärd, som hindrar honom från att avsända 01. Att han verkligen gjort detta kontrolleras av den tkl, som skall ha »klart 02 till N» (tkl F i exempel 1 och B i exempel 2).

Till § 77:2  
Order om  
mötesändring

*Till avd a.* I adressen på kvo anges N och den tidigare station, som skall ge kvo till tps på 01. Ordern lyder i sin enklaste form: »Tåg 01 skall kvarhållas i N och där möta tåg 02. Förutvarande mötesstation: F». Det tåg, som skall kvarhållas, nämns alltså först. Namnet på N skall skrivas ut men för F används förkortning.

*Till anm.* När tkl i N får ändra möte, skall han underteckna kvo i stället för tl.

|| *Till avd b.* Denna föreskrift gäller ej om linjeblockering finns i bruk mellan N och F, ty då skall enl mom 9 kvo ej ges till tps.

Om 01 ej har fast uppehåll på den ordergivande stationen, skall tåget stoppas för ordergivningen.

I kvo kan också anges, att N skall sända S8 även till station före F. Denna station skall då ge S8 till tps på 02. Kvo skall dock ej adresseras till denna station, ty om detta gjordes, kunde S8 överlämnas till tps på 02, innan stationen fått S8 från N, vilket medför risker. Av samma skäl bör tl ej heller ringa till tkl och förbereda honom på att S8 kommer från N.

*Till avd c.* Tkl i N torde observera, att han ej ens får skriva ut S8, förrän han utfört åtgärderna enl § 48:5 (bl a ställt infarts- och utfartssignalerna till »stopp») och tillämpat mom 4 eller 5 i § 77.

Till § 77:4  
Åtgärder  
av tkl i N  
om 01 icke  
finns i N

|| *Till avd a.* Denna avd omfattar två fall: dels när kvo skall ges till 01 på station före N, dels när kvo ej skall ges till 01, därför att linjeblockering finns i bruk hela sträckan mellan N och F (se mom 9).

När kvo ej skall ges till 01 i N, får 01 tagas in utan vidare i N utom i ett fall: om 01 är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll i N och 02 ej kommit in dit, gäller § 74:3—4.

*Till punkt b 1.* Hur 01 skall tagas in i N framgår av följande. Är 01 genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll i N, gäller § 74:3—4 (oavsett om 02 kommit in eller ej), ty tps på 01 skall ges kvo i N. Har 01 fast uppehåll i N, gäller § 74:3, om 02 ej kommit in (se § 73:2). I dessa fall skall alltså den eller de huvudsignaler, som framgår av § 74, visa »stopp».

*Till punkt b 2.* Stoppskylt (påminnelsekärm) skall användas ej blott enl detta mom utan även enl mom 8.

Finns utfartssignal på stationen, skall stoppskylt användas, eljest

påminnelse-skärm. Måste signal ges med utfartssignal eller med signalstav eller handsignallykta, sedan stoppskylten (påminnelse-skärmen) satts på, skall skylten (skärmen) tagas av, när signalen ges, och genast därefter åter sätts på.

Vid dagning eller skymning skall påminnelse-skärm sättas på både signalstav och handsignallykta.

Undantaget i denna punkt avser, att linjeblockering finns från N men ej ända fram till F. Finns linjeblockering på hela sträckan N—F, gäller ej denna avd utan avd a, ty då skall enl mom 9 kvo ej ges till 01.

*Till punkt b 4.* Observera att S8 ej ens får skrivas ut — för att sedan undertecknas av tkl — förrän punkterna 1—3 klarats av!

*Till punkt 2.* Observera att S8 ej ens får skrivas ut — för att sedan undertecknas av tkl — förrän tps på 01 fått kvo (om sådan skall ges och undantag enl anm ej gäller).

*Till anm.* Ti får lämna medgivande för sådan utgångsstation eller station med flera bangårdar, där det är nödvändigt att sända S8 först.

Order i kvo eller S8 om spårändring i N gäller ej, när lokps före N fått order, att mötet ändrats till annan station eller bortfallit.

Hur meddelandet från N skall antecknas på de båda stationerna framgår av anvisningarna till tamboken.

Den S8, som ges till tps på 02, lyder i sin enklaste form: »Tåg 02 skall framgå från F till N och där möta tåg 01». För F används förkortning, men namnet på N skall skrivas ut.

Tps på 02 skall kontrollera, att S8 är undertecknad (av tkl i N) och bestyrkt (av tkl på den station, där tps ges S8).

Läggs mötet åter till F och har kvo eller S8 om mötet i N ej hunnit ges till tps, skall ingen order överlämnas till tps.

Ibland bortfaller möte vid mötesändring, tex för 02, om detta tåg skall framgå till sin slutstation eller till gränsstation för dubbelspår. Formuleringen av S8 ändras dock ej av denna anledning.

#### *Mötesändring, som berör dubbelspår*

Den gränsstation, som nämns i dessa föreskrifter, anges som F eller N i kvo och S8.

*Till mom 11 och 12.* När 02 enl S8 skall möta 01 på den gränsstation, där 02 går in på dubbelspåret, har tps på 02 ingen skyldighet till möteskontroll, när dubbelspårsdrift äger rum. När enkel-spårsdrift anordnats, gäller § 81.

Till § 77:5  
Åtgärder  
av tkl i N  
om 01 finns  
i N

Till § 77:6  
Order om  
spåränd-  
ring i N

Till § 77:8  
Åtgärder  
av tkl som  
skall ta  
emot klart  
02 till N.

Till § 77:9  
Kvo och S8  
till tps

Till § 77:10  
—12

## Till § 78

## Tågföljdsändring m m

Eftersom tps ej kontrollerar tågföljden mellan tåg i samma riktning, ges tps ej order om ändringar i denna.

Till § 78:1  
Order om tåg-  
följdsändring

Tågföljdsordern lyder i sin enklaste form: »Tåg 01 skall gå efter tåg 03 till S». När detta anses behövt, klargörs tågföljden genom följande tillägg: »Tågföljden till S är...».

Till § 78:3  
Tågsättsbyte

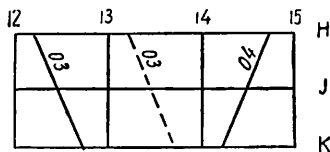
Att tågen skall vara likartade innebär, att båda skall vara t ex fjärrgodståg eller rälsbusståg. Skulle olikartade tåg få byta tågsätt, kunde farliga missförstånd uppkomma för t ex arbetande personal och småfordonsförare.

*Till punkt 2.* Tkl i B skall se till, att alla order överlämnats mellan de två tågens tps, om dessa finns på stationen. Eljest måste han ta kontakt med tkl på ordergivningsstationen och komma överens med denne, hur ordergivningen skall ordnas, t ex att tkl i B skall ge vissa order till det ena eller båda tågen.

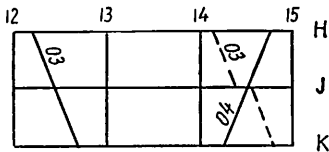
## Till § 79

## Nytt möte

Denna paragraf är aktuell i flera olika situationer. Den vanligaste framgår av följande två exempel.



Ex 1



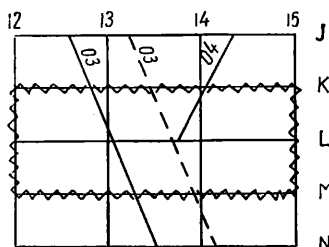
Ex 2

*Exempel 1.* I tdt för 04 är möte med 03 ej angivet, enär tidsmellanrummet mellan tågen i K är mer än en timme. På grund av att 03 är försenat (streckad linje), får 04 möte med 03 i K. Tps på 04 får S9 att möta 03 i K. (Tps på 03 får däremot ej någon order.)

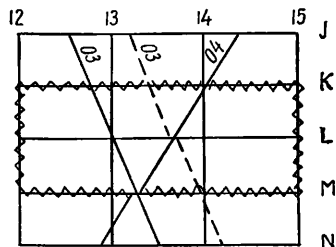


*Exempel 2* visar en liknande situation, men 03 är här så försenat, att tågen skall mötas i J. Tps på 04 får enl § 79 order på S9 att möta 03 i K. Därefter ändras mötet till J enl § 77, varigenom tps på 04 får S8 att framgå till J för att möta 03. Principen är alltså, att tps först skall ha order att möta ett visst tåg, innan tps får order att framgå för att möta detta tåg. Däremot har man ej samma fordran, när tps får kvo. Därför får tps på 03 endast kvo om mötet i J, och detta gäller oavsett om 04 är ett ordinarie tåg eller ett extratåg, som går enl tdt i tdtboken eller enl S4 (03 får alltså ej någon order om att extratåget 04 går).

Följande två exempel avser bansträcka med linjeblockering i bruk (den inramade delen K—M).



Ex 3



Ex 4

I *exempel 3* finns i tdt för 04 inramat möte med 03 i L, där tidsmellanrummet är mindre än en timme. Däremot finns ej något icke inramat möte i K, eftersom tidsmellanrummet där är mer än en timme. Om 03 blir försenat enl exemplet, skall § 79 tillämpas i fråga om mötet för 04 i K.

I *exempel 4* finns i tdt för 04 inramat möte med 03 i M. Däremot finns ej något icke inramat möte i K, eftersom tidsmellanrummet där är mer än en timme. Om 03 blir försenat och går enl den streckade linjen, läggs mötet från M till L, men tps på 03 och 04 får ingen order härom. Om tidsmellanrummet mellan tågen i K blir mindre än en timme, skall § 79 tillämpas för 04.

Även om det varit *dubbelspår* mellan K och M i exempel 3 och 4, skulle § 79 ha tillämpats för 04 i fråga om mötet med 03 i K.

## ENKELSPÅRDRIFT

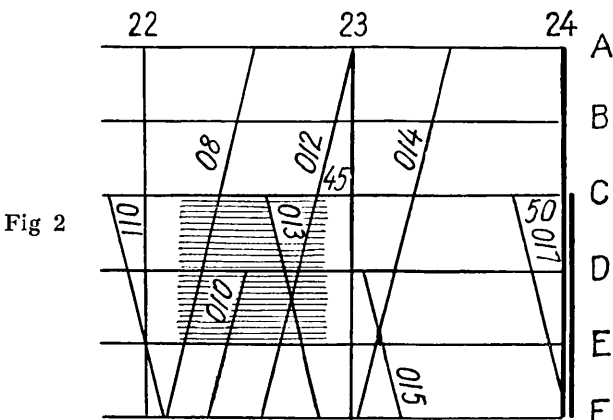
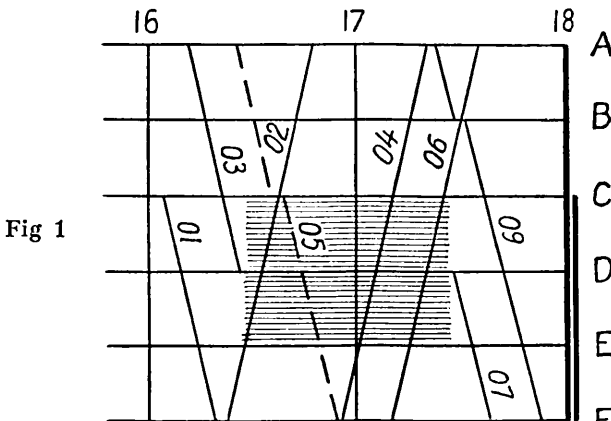
Till § 81

### Enkelspårsdrift

**A. Gemensamma föreskrifter**

Enkelspårsdrift föranleder flera ändringar i det normala förfaringssättet, t ex i fråga om tam och avgångssignal. Den föranleder även underrättelser till arbetande personal, B- och C-fordonsförare, vägvakter m fl.

I det följande hänvisas till bl a nedanstående två figurer.



Enkelspårsdrift E—C på nedspåret under tid, som anges genom täta streck

Till § 81:1  
Tl order om  
enkelspårs-  
drift

I fråga om tl order enl S7 gäller följande (se även avd B).

Enkelspårsdriften anges börja med det första tåget på högerspår (02 i fig 1 och 08 i fig 2). Den anges sluta med det sista tåget på högerspår (06 i fig 1 och 012 i fig 2), om den ej skall pågå »tills vidare».

Gränsstationerna anges i rätt ordning för tåg på högerspår.

Tågens ordningsföljd anges på nedannämnda sätt.

Vid enkelspårsdrift över endast *en* stationssträcka anges ordningsföljden antingen genom hänvisning till den tabell för enkelspårsdrift, som finns i tdtboken del B, eller genom uppräknig i tidsföljd av tågen.

Vid enkelspårsdrift över *flera* intilliggande stationssträckor anges ordningsföljden

a) om endast *en* S7 utfärdas för hela bansträckan med enkelspårsdrift: alltid genom uppräknig;

b) om en S7 utfärdas för varje stationssträcka: antingen genom hänvisning till tabellen eller genom uppräknig. Hänvisning till tabellen bör dock göras endast när ingen tvekan kan uppstå i fråga om tågens inbördes ordningsföljd.

Vid uppräknig tar tl med ordinarie tåg och de extratåg, som är anordnade, när S7 utfärdas. Extratåg anges utan »e» efter tågnumret.

Gäller S7 t o m visst tåg (06) och anordnas extratåg efter 06 eller läggs tåg på grund av försening — oavsett om S7 gäller detta tåg eller ej — efter 06, skall särskild enkelspårsdrift anordnas för extratåget (det försenade tåget), om detta skall gå på högerspår.

Den särskilda ordern lyder: »Tåg 05 skall under enkelspårsdrift E—C på nedspåret den... (natten mot den...) gå mellan tågen 02 och 04».

När särskild order av tl ej behövs, därför att extratågs tdt finns i tdtboken del B och sålunda även i tabellen för enkelspårsdrift, anger tl i S5, att tåget skall gå under den tidigare anordnade enkelspårsdriften.

Hinder kan vara, t ex att B-fordonsförare ej underrättats om enkelspårsdriften. Har däremot vägvakt eller annan vakt ej underrättats, är detta ej hinder utan lokps på tåg på högerspår skall då ges order (S10 eller S7).

När tkl fått S7, skall han snarast föra in denna i tklboken. Först därefter får han kvittera S7. Kvitteringen tillgår så, att tkl antingen läser upp S7 eller sänder en av honom undertecknad avskrift av denna till tl.

Till § 81:2  
Särskild or-  
der av tl  
om tågs  
ordnings-  
följd

Till § 81:4  
Kvittering  
av S7 m m

Om vägskyddsanordning vid vägkorsning ej fungerar för tåg på högerspår — anges i linjebeskrivningen — gäller § 26:1. Tkl på den gränsstation till varje stationssträcka, varifrån tåg går ut på högerspår, måste anmoda bm att ordna bevakning enl § 26:1 och ombesörja order till lokps på tåg, som går på högerspår (S7 eller S10 tills bevakning ordnats, därefter S7 eller S11).

Tl order lyder i fig 2: »Dubbelspårdriften skall återupptagas från tåg 014».

Observera § 34:2, om B-fordonsförare ej kan underrättas om att dubbelspårdrift återupptages, och § 34:6, om vägvakt eller annan vakt ej kan underrättas.

### B. Bansträcka, där linjeblockering saknas eller är ur bruk

S7 kan ges tps i avskrift eller — när ordningsföljden angetts genom uppräknig — i utdrag. Avskrift och utdrag skall bestyrkas av tkl.

När tågen på S7 räknats upp, behöver ordern till ett tåg (02) uppta endast 02 och det tåg, som närmast före 02 går i motsatt riktning på hela sträckan (01) — även om 01 går före enkelspårdriften — och dessutom tåg mellan 01 och 02. I fig 3 nedan anges i ordern till 08 följande tåg: 05 — om detta tåg går, eljest 03 — samt 04, 06 och 08.



Fig 3. Enkelspårdrift B—A på nedspåret

Tps skyldighet att kontrollera möte under enkelspårdrift klar görs här med följande exempel från fig 3 i mom 7. Tåg 08 har möte i B med tåg 05, om detta går, eljest med tåg 03. Att tågen 04 och 06, som går före tåg 08, har samma möte, inverkar ej. Detta gäller även om det är mer än en timme mellan 05 (eller 03) och 08 i B, ty »timregeln» enl säok § 36:1 tillämpas ej. Tps på 08 får ej order om mötet med 05 (eller 03), om mötet framgår av S7.

Vid uppräknig gäller dessutom följande. När S7 avser flera stationssträckor i följd, möts tågen på gränsstationerna till den sträcka, som enkelspårdriften omfattar. (I fig 2 möts 013 och 012 i C, om ordningsföljden är »012, 013» men i E, om den är »013, 012».) I S7 får möte på mellanstation anges endast när tåg går på enbart en del av sträckan. (I fig 2 möter sålunda 013 i D 010, om tl på

Till § 81:6  
När dubbelspårdrift får återupptagas

Till § 81:7  
S7 till tps

Till § 81:8  
Tps möteskontroll utan order

S7 angett följande ordning: »010 till D, 013».) Om tåg eljest skall mötas på mellanstation, måste detta bestämmas genom ändring av ordningsföljden enl § 77. (Om uppräknigen i fig 2 anger »013, 012» och tl vill ändra mötet till D, skall han sända kvo enl § 77.) Följande förfaringsätt får alltså ej tillämpas: »013 C—D, 012 E—C, 013 D—E».

Vid uppräkning tages på S7 alltid med även det sista tåg, som före enkelspårdriften går på det spår och över hela den sträcka, som upplåts för enkelspårdriften (i fig 1 tåg 01; i fig 2 tåg 011). Dessutom anges tåg, som därefter men före enkelspårdriften går på spåret ifråga men på enbart en del av nämnda sträcka (i fig 1: »03 till D»). Detta är nödvändigt, för att tps på enkelspårdriftens första tåg skall kunna kontrollera möte enl detta mom. I detta fall tillämpas ej »timregeln» enl säok § 36: 1.

Till § 81:9  
Order om  
möten

*Till första stycket.* I tl särskilda order enl mom 2 anges enl fig 1: »Tåg 05 skall möta 02 i C. Tågen 04 och 06 skall möta 05 i E».

*Till andra stycket.* Här avses de fall i mom 2 när extratåg, vars tdt finns i tdtboken, anordnas sedan S7 utfärdats och hänvisning gjorts till tabellen i tdtboken.

*Till tredje stycket.* Anordnas enkelspårdrift *t o m visst tåg*, anges på S7 möte för det tåg, som efter enkelspårdriften först avgår från gränsstation eller annan station, om möte ej redan ägt rum på tidigare station. Detta gäller både vid hänvisning till tabellen och vid uppräkning. (I fig 1 anges: »Tåg 07 skall möta tåg 06 i D». Däremot anges ej möte för 09 med 06 i C, enär de möts i B. I fig 2 anges: »Tåg 015 skall möta tåg 012 i D». Däremot anges ej möte för 017 med 012 i C, enär tidsmellanrummet överstiger en timme.)

Har enkelspårdrift varit anordnad *tills vidare*, kompletterar tl sin order enl mom 6 med uppgift om möte enl närmast föregående stycke.

Ytterligare  
exempel till  
§ 81:8—9

Följande exempel avser möten, när enkelspårdrift anordnats för ett tåg.

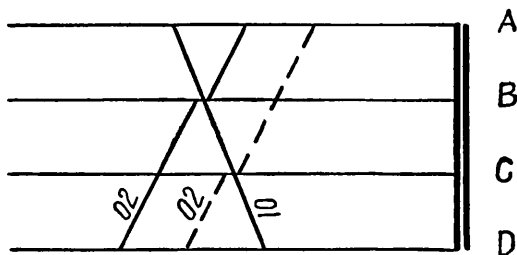


Fig 4. Enkelspårdrift C—B på nedspåret för 02

Fig 4. Tps på 01 (= första tåget efter enkelspårdriften) ges order (S9) om möte med 02 i B. Om 02 blir försenat och mötet läggs till C, får tps på 02 kvo och tps på 01 får S8. Om 01 ej hunnit få S9 om mötet i B, skall ingen order ges till tps på 01.

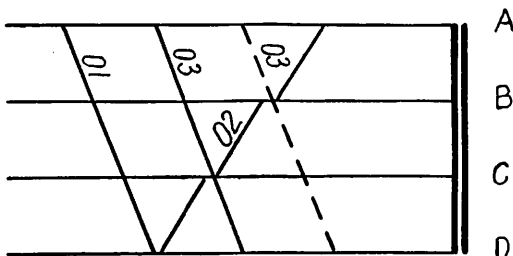


Fig 5. Enkelspårdrift C—B på nedspåret för 02

Fig 5. Tps på 02 skall kontrollera mötet med 03 i C. Om 03 blir försenat och mötet läggs till B, får tps på 03 kvo och tps på 02 får S8. Därefter skall 02 kontrollera mötet med 01 i C. Har tågens ordningsföljd bestämts genom hänvisning till tabellen, behövs ingen order till 02 om kontroll av mötet med 01 i C, ty detta framgår av tabellen. Har ordningsföljden bestämts genom uppräknings, skall däremot tl ombesörja, att tps på 02 ges order (S9) om mötet med 01 i C, ty då är 01 ej med i uppräknings.

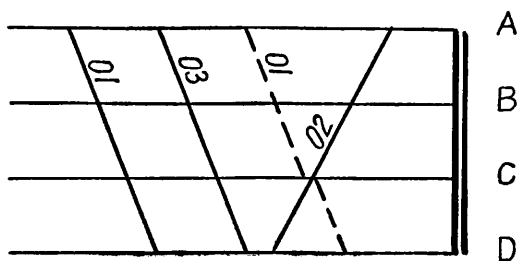


Fig 6. Enkelspårdrift C—B på nedspåret för 02

Fig 6. Om tåg 01 blir försenat och läggs efter 03, skall tl ombesörja, att tps på 02 ges order (S9) om möte med 01 i C. Detta gäller oavsett om ordningsföljden bestämts genom hänvisning till tabellen eller genom uppräknings.

**C. Bansträcka, där linjblockering är i bruk**

Till § 81:10  
Order till  
tps

På S7, som överlämnas till tps, behöver tågens ordningsföljd ej anges, eftersom tps ej skall kontrollera möten.

Ordern på S11 måste ges, eftersom »avgång» skall ges av tkl i stället för av tbfh.

## TÄGMISSÖDEN OCH TILLBUD DÄRTILL

### Till § 83

Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

#### A. Gemensamma föreskrifter

Det kan här gälla urspårning, kollision, lokfel, behov av påskjutning från plats på linjen e d. Hjälpfordon kan utgöras av t ex ensamt dragfordon eller dragfordon med redskapsvagn, kranvagn eller vagn för resandeutväxling (str 116).

Till § 83:1  
Tps åtgärder

*Till punkt 1.* Observera § 27: 1, anm 1, om tåget stannat på obevakad station.

Två tågspår bredvid varandra på linjen är ej alltid dubbelspår utan kan vara två parallella enkelspår. Om ett tåg spårat ur och fordon eller nedfallen last kommit in på det andra spåret, är faran störst där, eftersom tåg kan komma på detta spår när som helst.

#### B. Hjälpfordon behövs

*Till första stycket.* Det är alltid *tbfh själv*, som skall begära hjälpfordon. Någon annan — t ex förare, som icke är *tbfh*, eller biträde — får alltså ej göra detta, ej ens om *tbfh* ger order härom.

Till § 83:2  
Tbvh åtgärder

*Tbvh* skall ha fyllt i punkterna 1—3 på S13, innan han ringer och begär hjälpfordon. S13 skall alltid medföras av *tbfh*, även av förare som är *tbfh*.

*Tbvh* skall ringa till lättast anträffbara station, även om annan bevakad station finns närmare.

*Till tredje stycket.* Det har hänt att förare, som varit *tbfh*, vid lokfel begärt nytt lok (= hjälpfordon) men därefter avhjälp t felet och fortsatt färden utan medgivande, varvid tåget kolliderat med hjälpfordonet.

Är den station, där hjälpfordon begärts, ej gränstation till stationssträckan, skall *tkl* vidarebefordra begäran till ena gränstationen och uppmana denna att anmäla hinder.

Till § 83:3  
Tkl åtgärder

*Tkl* på gränstationerna torde observera, att i hinderanmälan ingår även stoppsignalering enl § 60: 2.

Det är viktigt, att det hjälpbehövande tågets plats noga anges på S1 för att undvika kollision mellan hjälpfordon och tåget.

Till § 83:4  
Hjälpfordon

Har hjälpfordon kört på knalldosor, måste *tsm* ombesörja att nya läggs ut.



*C. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen*

Till § 83:6  
Tbfn åtgärder

Här åsyftas ej de fall, då fordon planenligt skall kopplas av från tåg, t ex på sidospår på lastplats.

Till § 83:7  
Den fortsatta  
färden

Kör tåget under den fortsatta färden på de knalldosor, som skyddar de kvarlämnade fordonen, måste tbfn ombesörja, att nya läggs ut.

Anledningen till att tåget ej får gå in på nästa bevakade station, förrän tkl underrättats att fordon lämnats på linjen, är att tkl eljest av misstag kunde lämna in-anmälan för tåget eller avsända möteståg. Har det sista fordonet i motorvagnståg fasta slutsignallyktor, måste föraren se till, att dessa är släckta.

## Till § 84

## Backning av tåg på linjen

Med backning avses när tåg tillfälligt går i onormal riktning, d v s med föraren sist i rörelseriktningen (oavsett var dragfordonet finns i tåget).

Anledningen till att tåg i de två sist nämnda fallen ej får backa hur långt som helst är, att signalgivare då ej behöver finnas på tågets främsta fordon eller före tåget och att det ej är säkert, att lokps har tillfredsställande sikt eller kan t ex höra explosion från knalldosa.

Till § 84:1  
För vilka ändamål tåg får backa

Bdisp efter tåg kan vara anordnad för avkoppling av fordon från tåget eller för annat ändamål. I båda fallen skall tps ha fått S1 (om order ej finns i tdt).

Till § 84:2  
När tåg ej får backa

Förare måste räkna med att fara kan föreligga, t ex vid rörliga broar, vid broar för både järnvägs- och landsvägstrafik och vid tunnlar, snögallerier, bergskärningar eller broar, där utrymmet för arbetande personal utanför spåret är begränsat.

Tkl kan känna till hinder av olika slag, t ex B-fordon.

När tåg under sin rörelse i normal riktning passerat en blocksignal, friges den bakomliggande blocksträckan för ett efterföljande tåg. Därför är det stor risk för sammanstötning, om det första tåget backar med någon del förbi signalen.

Till § 84:3  
Medgivande till backning

Om vägskyddsanordning vid vägkorsning ej spärrar vägtrafiken, gäller § 70:7.

Till § 84:4  
Hur backningen skall ske

*Till sista stycket.* Föraren kan anmoda t ex särskild tbfh eller biträde att vara signalgivare. Saknas både tbfh och biträde, skall föraren tillämpa § 83 (stoppsignalera och antingen begära hjälpfordon eller lämna kvar fordon på linjen).

Signalgivaren kan stoppa tåget genom att öppna kopplingskran, om stoppsignal ej ses av lokps.

## Till § 85

## Åtgärder vid fara

Till § 85:1  
Tågs stoppan-  
de vid fara

Om kontaktledningen nödfrånkopplats, måste tkl meddela detta till driftcentralen, ty eljest får ledningen åter kopplas in från driftcentralen. Hur lokps skall förfara, när kontaktledningen blir spänningslös, framgår av str 400.

När nödstopptrustningen skall tagas ur bruk eller i bruk, sänder driftcentralen telegram till stationerna härom. Det är viktigt, att obevakade stationer får sådant telegram, så snart bevakningen åter tagits upp.

När nödfrånkoppling ej kan användas, måste tkl tillgripa telefonalarmering. För att tkl — t ex en vikarie eller en tkl, som är ny på stationen — snabbt skall kunna se vart han kan ringa, skall i såpl finnas utdrag ur en av ti upprättad plan häröver.

Till § 85:5  
Avsugning av  
banan genom  
tkl försorg

Denna föreskrift innebär, att tkl hos bm skall begära avsugning av linjen och att han skall ombesörja tågvägsinspektion på egen station och vid behov på andra bevakade stationer.

Alla tåg skall ges order, tills banan avsynats. Ett nedfallet föremål (t ex buffert, som fastnat i en sliper) kan ligga så, att det är hinderfritt för ett tåg men ej för ett annat. Föremålet kan också ändra läge, när ett tåg passerar. Fordon med hjulplatta kan ha orsakat rälsbrott, som kan förvärras av efterföljande tåg eller bli farligt för vissa tåg.

Till § 85:6  
Fel på eldrift-  
ledning

Avsugning skall i detta fall utföras av personal, som tillhör elektroavdelningen och utsetts av föreståndaren för driftcentralen.

**Till bilaga 2**

**Transportvillkor för vissa normalspåriga specialfordon**

Förare på plogrälsbuss skall vara särskilt utbildad för detta fordon, utom när plog och spårrensare är upplyftade och låsta. Till mom 3  
Plogrälsbuss

När plogrälsbuss går som tåg, skall föraren vara rälsbussförarutbildad.

För kranvagn litt A gäller sth 80 km/tim på grund av fordonets konstruktion. I str 657 finns föreskrifter om sth och skiljevagnar med hänsyn till banans bärförmåga. Till mom 8  
Kranvagn (A)

När kranvagnen har påfyrad eldstad, får den ej gå som skyddsvagn till vagn med explosiv vara av transportklass C, klor, svavel-dioxid eller fosgen eller till vagn med vagnslastsändning av eldfarlig olja av första eller andra klass.

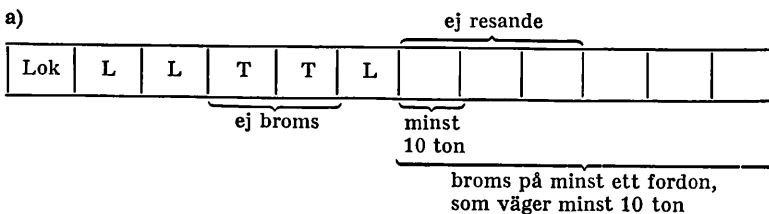
## Till bilaga 3

## Transportvillkor för smalspåriga överföringsvagnar

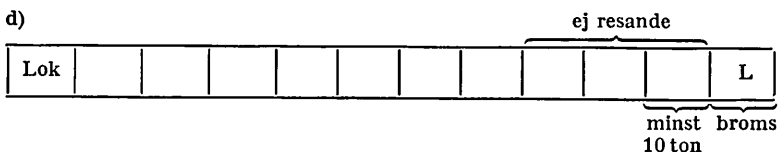
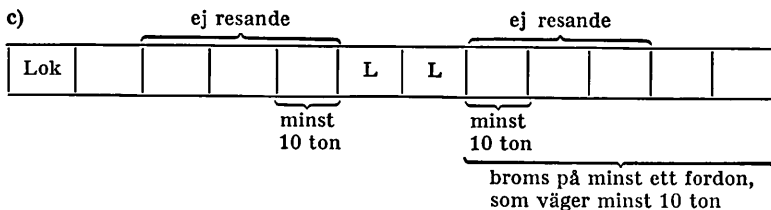
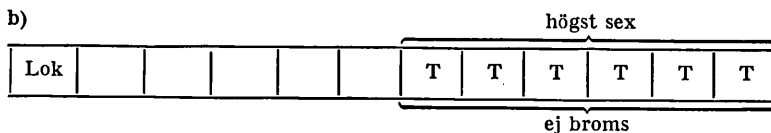
Uppgift om vagnar, som inte får framföras på överföringsvagn m m finns i str 657.

Till mom 2  
och 3.  
Placering i  
tåg och  
bromsning

Nedan återges några exempel på placering av överföringsvagnar i tåg och tryckluftbromsning av dessa (L = lastad och T = tom sådan vagn):



Anm. Eftersom tre lastade överföringsvagnar finns i tåget, skall dels hos dessa, dels hos övriga fordon i tåget finnas en bromsvikt, som minst motsvarar tågets bromstal.



## Förteckning

öfver de särtryck, som är nämnda i säo och säok

Är särtryck nämnt endast i säok, anges »K» framför paragrafnumret.

Särtrycksnummer	Benämning	Särtrycket nämnt i paragraf
111	Allmän ställverks- och blockinstruktion (Asb).....	24, K 47: 5
112	Bromsföreskrifter .....	K 14: 7, K 40, 45: 2
113	Växlingsinstruktion (Vxl).....	K 1: 49, K 29, K 35, K 43: 11
114	Vägvaktinstruktion (Vävl) .....	K 1: 48, K 26: 1
116	Hjälpberedskap .....	K 43: A, K 47: 2, 83
330	Bantekniska bestämmelser.....	K 25: 1, K 28: 4, 69
400	Förrarinstruktion .....	K 1: 9, K 9, K 43: 8, 45, K 63: 3, K 69, K 85: 1
402	Vagnpersonalinstruktion.....	K 43: 5
451	Förordning angående rullande materiel vid statens järnvägar .....	K 43: 4
455 Ve	Drifttekniska bestämmelser för den rullande materielen. Avd Ve. Särskilda föreskrifter beträffande elektrisk värmeledning..	K 45: 5
510	Allmän eldriftsinstruktion med skydds-föreskrifter (Eli).....	K 32: 3—6
511	Eldriftsinstruktion om fränskiljarmanövrer och skydds-föreskrifter för driftplatser (Elita).....	25: 1
532	Säkerhetsföreskrifter för arbeten på högspänningsanläggningar inom statens järnvägar.....	29: 5, 30: 5
570	Tekniska bestämmelser angående växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	K 8: 3
606	Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg (CIM) av den 25 oktober 1952 med enhetliga tilläggsbestämmelser (DCU).....	K 43: 10
620	Godstransportföreskrifter (Gtf). Del I. ....	K 25: 1, 43
624	Godstransportföreskrifter (Gtf). Bestämmelser för transporter av transportabla omformare, transformatorer och ställverksvagnar.....	bilaga 2: 10—11
640	Tidtabellsföreskrifter (Tdtf).....	K 29: 2, K 36: 1
645	Tågföringsföreskrifter (Tff).....	K 43: 15
655 Ux	Transportplaner för fraktstycke-gods under värme på de normalspåriga bansträckorna och för explosiva varor av transportklass C (Tplx).....	K 43: 10
657	Godstransportföreskrifter (Gtf). Uppgifter om största tillåtna axeltryck på statens och enskilda järnvägar.....	43, bilaga 2: 8, K bilaga 3
669	Konduktörsinstruktion (Knrl).....	K 9, K 45: 1

**Förteckning  
över de blanketter, som är nämnda i säo och säok**

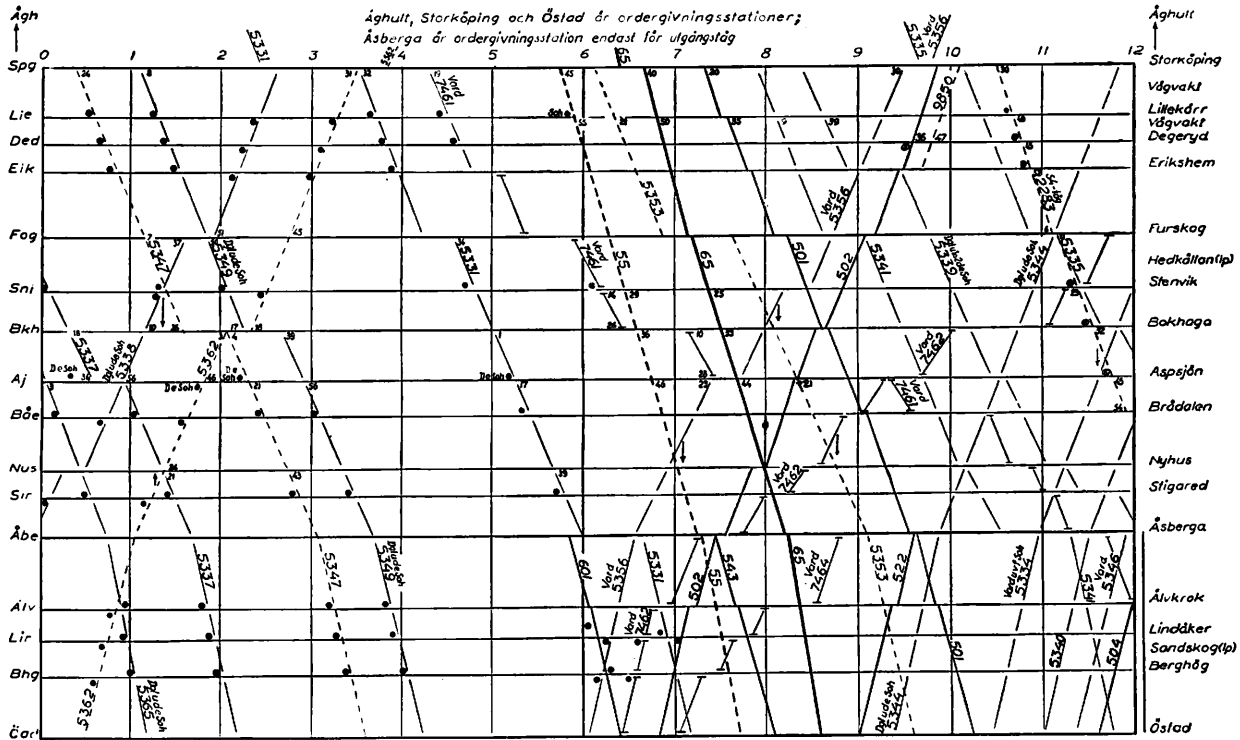
Blanketter med tidigare datum (månad och årtal eller enbart årtal inom parentes på resp blanketter) än enl följande tabell får ej användas.

Är blankett nämnd endast i säok, anges »K» framför paragrafnumret.

Benämning	Blankett nummer	Datum	Blanketten nämnd i paragraf
S1. Bandisposition (Bdisp).	670.4	5.59	29, K 83: 4, K 84: 2
S2. Frånkoppling av kontaktledningen.....	670.21	5.59	30
S3. Uppgift på tåg, som skall ges order, när tåg ordnas eller inställs	670.19	5.59	36, K 47: 2, K 49: 5
S4. Tillfällig tdt.....	670.14	5.59	1: 35, 36, K 37: 2, K 47, K 69: 5, K 79
S5. Extratågs gång. Tågsinställande.....	670.13	5.59	36, K 47: 1, 63: 1, 81
S6. Kvitto till tl.....	670.8	5.59	K 36
S7. Enkelspårdrift .....	670.11	5.59	26: 1, 34: 6, 48: 6, K 65: 2, 70: 7, 81
S8. Framgångsorder till tåg	670.3	5.59	48, 49: 1, 50, 77, K 79, K 81: 8—9
S9. Mötesorder till tåg.....	670.9	5.59	K 1: 13, 33: 7, 36, K 37: 2, 48: 6, 49, 50, 65: 2, 73: 2, 77, 79, 81
S10. Varsamhetsorder till tåg	670.22	5.59	1: 47, 26, 28, K 29, 34, 36: 4, 40: 2, 41: 1, 42, 43, K 49, 52, 59: 1, K 65: 2, 66: 1, 69: 5, 70, 71, 73: 1, 74, 81, 85: 5
S10a. Varsamhetsorder till tåg	670.23	52	K 49: 2
S11. Allmänna order till tåg.	670.1	5.59	1: 6, 1: 13, 1: 47, 11: 2, 26: 1, K 28: 5, 36: 4, 37: 2, 40: 1, 43, 44: 1, 48, 49, 50, K 65: 2, 70: 7, 71, 72, 78: 3, 81
S12. Tågföljdsorder.....	670.18	5.59	K 48: 5, 78: 1
S13. Hjälpblankett för anmälan om tågmissöde...	676.1	5.59	K 47: 2, 83: 2

Benämning	Blankett nummer	Datum	Blanketten nämnd i paragraf
Dagorder.....	670.6	53	K 47: 3
Färd- och arbetsbok.....	360.1	5.59	K 32: 1, K 33: 2, K 34: 1
Förrapport.....	441.2	5.59	K 3: 1
Instruktion ang nödfränkoppling av kontaktledningen..	520.2	57	K 47: 2
Kuvertpåse för handlingar tillhörande explosiva varor	632.35.1	56	K 43: 10
Kuvertpåse för vko.....	670.7	47	K 49: 9
S-pärm.....	672.4	5.59	47: 2
Säkerhetsplan (säpl).....	672.1	5.59	K 1: 32, K 26: 1, K 34, 35, 45, 47, K 48: 4, K 49, K 52: 4, 54, K 55, K 59: 1, 60: 2, K 73: 1, K 74: 3, 77, 78: 1, 85: 1
Tambok.....	674.18	5.59	K 29, K 34: 1, 47, K 48, K 59: 1, K 60: 1, K 77: 8
Tillstånd att medfölja dragfordon.....	651.18	53	K 44: 4
Tjänstetelegram om overksamst dragfordon.....	670.15	5.59	43: 8
Tklbok.....	674.20 (21. 22)	5.59	K 1: 40, K 22, K 32: 2, K 34, K 36: 2, 47, K 48: 1, K 49: 7, K 81: 4
Tkl orderpärm.....	674.1	56	47: 2, K 49: 10
Tågordning för driftplats ...	674.16 (16.1)	5.59	K 1: 43, 22, K 73: 1
Tågordning för vägvakt.....	674.17	5.59	22, K 34
Tågrapport för tågbefälhavare	683.6	5.59	45: 4, K 69: 6
Uppgift till förare.....	670.17	5.59	45: 3, K 69: 6
Uppgift till vko.....	670.20	50	K 28: 5, K 49: 9
Vägvaktsbok.....	674.24	5.59	K 34





Gratis återgivning som underlag för mönstersamlingen



**Bandisposition (Bdisp) *Berghögs exemplar***

Markera med x i rutan framför den text, som gäller

**S<sub>1</sub>**

Vut     A-fordonsfärd     A-arbete

from *mån* dagen *22/6* 19*59*  
 tom *fre* dagen *26/6* 19*59*  
 natten mot \_\_\_\_\_ dagen / 19\_\_\_\_  
 natten mot \_\_\_\_\_ dagen / 19\_\_\_\_

på bansträckan		from kl	tom kl	Anmälan om avslutad bdisp
1	<i>Berghög - Älvkrok</i>	<input checked="" type="checkbox"/> upp-spår	<input type="checkbox"/> ned-spår	Bdisp avslutad kl <i>11.16</i> den <i>22/6</i>
In till	<i>Berghög</i>	<input type="checkbox"/> Kontaktledningen fränkopplad		<i>Bengtsson</i>
Anm	<i>Bdispen börjar innan tåg 502 lämnat bdispssträckan. Lindåker är obebakad till kl 7.20</i>			Mott av
				station   till (av huvudst.)
2	<i>Berghög - Älvkrok</i>	<input checked="" type="checkbox"/> upp-spår	<input type="checkbox"/> ned-spår	Bdisp avslutad kl <i>14.27</i> den <i>22/6</i>
In till	<i>Sandskogs lp</i>	<input type="checkbox"/> Kontaktledningen fränkopplad		<i>Lundgren</i>
Anm	<i>Bdispen för anmälas avslutad innan K16 återlämnats (\$29:10, anm). A-arbete samtidigt. Huvudstsm: bfm Lundgren</i>			Mott av
				station   till (av huvudst.)
3	<i>Berghög - Älvkrok</i>	<input checked="" type="checkbox"/> upp-spår	<input type="checkbox"/> ned-spår	Bdisp avslutad kl <i>16.18</i> den <i>22/6</i>
In till	<i>Berghög</i>	<input type="checkbox"/> Kontaktledningen fränkopplad		<i>Bengtsson</i>
Anm	<i>Bdispen förs ut från Sandskogs lp. Lindåker är obebakad</i>			Mott av
				station   till (av huvudst.)
4	Bdisp nr _____ enl _____ ts tdbok _____ Anm _____			Bdisp avslutad kl _____ den / _____
<input checked="" type="checkbox"/> Särskild tsm <input type="checkbox"/> Föraren är tsm				Mott av
<input type="checkbox"/> Särskild tsm utom på bstr _____ där föraren är tsm				station   till (av huvudst.)
Särskilda tsm namn <i>fbb Bengtsson</i>				

**S<sub>1</sub>**

begärd av *Öbm Frisk*

granskad av *Bhg | Larsson*

beviljad av *Bäckman*

Ordern rätt utskrivet *Bhg* den *22/6*

Kopia mottagen *Bengtsson* *Bäckman*

Tåg *502* den *22/6*

*Carlman* *Bhg*

Ordern delgiven (fylls i av avs)				Ordern avsvänd av				Utförd ötgärd	Sign
Tjänste ställe	Mott sign	Tjänste ställe	Mott sign	Tjänste ställe	Mott sign	Tjänste ställe	Mott sign		
<i>Av</i>	<i>Ef</i>								<i>RL</i>
<i>Lir</i>	<i>Kj</i>								
<i>Öbm</i>	<i>Fr</i>								

Anvisningar: Den gränstation, varifrån vut (A-fordan) förs ut, anges först. Anm: utrymmet används bl a när vut (A-fordan) förs ut från mellanliggande plats, när mellanliggande station eller gränstation är obebakad, när annan tågväg än huvudtågväg disponeras på mellanliggande station, när huvudstsm utsetts, när kontaktledningen skall kopplas från endast på del av bdispssträcka, när kontaktledningen skall kopplas från även på bevakad station - bortsett från ledningen mellan stationsgränsen och närmaste sektionspunkt (denna del kopplas alltid från samtidigt med ledningen på linjen), när vagnar skall kopplas av från tåg, när bdisp eljest får börja, innan tåg lämnat bdispssträckan, när bdisp får anmälas avslutad, utan att K16 återlämnats, när plats för t ex hjälpbevakande tåg skall anges (se § 83).

**Fränkoppling av kontaktledningen**

enl säo § 30

Markera med x i rutan framför den text, som gäller

**S<sub>2</sub>**

*Aspsjöns exemplar*

\_\_\_\_\_ *tis* \_\_\_\_\_ dagen *23/6* 19*59*  
 \_\_\_\_\_ *och ons* \_\_\_\_\_ dagen *24/6* 19*59*  
 \_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen / 19\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen / 19\_\_\_\_

på bansträckan (stationen)		fr o m kl	t o m kl	Anmälan om inkopplad ledning
1	<i>Aspsjön</i> <input type="checkbox"/> upp-spår <input type="checkbox"/> ned-spår	<i>8.50</i>	<i>11.45</i>	Ledningen inkopplad kl <i>11.45</i> den <i>23/6</i> <i>Lind</i> Tsm Mott av station _____ tkl _____
Anm <i>Fränkoppling över spår 4-6</i>				
2	<i>Aspsjön - Bokhaga</i> <input type="checkbox"/> upp-spår <input type="checkbox"/> ned-spår	<i>12.29</i>	<i>12.58</i>	Ledningen inkopplad kl <i>12.59</i> den <i>23/6</i> <i>Lind</i> Tsm Mott av station _____ tkl _____
Anm <i>Fränkoppling över spår 4 i Aspsjön</i>				
3	<i>Aspsjön - Bokhaga</i> <input type="checkbox"/> upp-spår <input type="checkbox"/> ned-spår	<i>13.47</i>	<i>15.19</i>	Ledningen inkopplad kl <i>15.18</i> den <i>23/6</i> <i>Lind</i> Tsm Mott av station _____ tkl _____
Anm _____				

Tsm *rpr Lind*

<b>S<sub>2</sub></b>	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsånd av (fylls i av mottagaren)	Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign			
begärd av <i>ledm Svon</i>	<i>ledm As</i>						<i>Inf i tkboken</i>	<i>Fe</i>	
granskad av <i>Aj Ferndal</i>	<i>drc Uq</i>								
beviljad av <i>Ferndal</i>	<i>Bkh Ek</i>								
Ordern rätt utskrivn:		Anvisningar: Anm-utrymmet används bl a för att ange i vilken omfattning kontaktledningen är fränkopplad på bevakad station (när kontaktledningen är fränkopplad på linjen, omfattar den fränkopplade sträckan även ledningen mellan stationsgränsen och närmaste sektionspunkt, utan att detta anges särskilt).							
<i>Aj</i> den <i>23/6</i> <i>Nyberg</i>									
Kopia mottagen									
<i>Lind</i>	Tsm	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare
Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare	Dragfordon	Förare

**Östad**

Ordergivningsstation

Tåg 2283  
Tdt 159

**S3**

Sträcka	Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Möts av	Förbigår	Förbigås av
<b>Storköping - Åsberga</b>							

Order ges									Int/ Koll
tåg	på S9, avd 1, om möte vid	på S9, avd 1, eller S11, avd 4, om gången bl	kontrollstation	sken (ving)	spår	bev el ●	vid	på S9, avd 3, om inställandet kontrollstation	
5344d	Furuskog								En/OL
7462w	Stenvik								En/OL
5334ö	Aspsjön			två	2		Aspsjön		En/OL
5340	Brådalen								En/OL
5346w	Stigared								En/OL
504	Åsberga								En/OL
10166e	Stenvik <sup>1)</sup>								OL/TP
									/
									/
	<sup>1)</sup> Förutsättning: 10166 är anordnat enligt S4 (pso) med senare datum än S4 för 2283								/

Stationsnamn skall skrivas ut. Koll-sign innebär, att även uppgifterna för egen station överst på blanketten kontrollerats.

Tåg, som skall ges order endast när linjeblockering är ur bruk, anges inom ram.

Skall ingen order ges, antecknas sinitets på första raden. Vid eventuell komplettering stryks sinitets.

SJ bl 670.19 (Dbr 5/59)

å = vard u vard f Soh

Str 110, Spectr 1

Mönstersamling

167

Tillfällig tdt 00 ts, tdt 159Markera med x i rutan  
framför den text, som gäller

S4

Till tkl Spq - Åbe, Öad, lakt Spq, drc Spq, Åbe

Ti exemplar

Tåg 2283 skall gå Storköping - Åsberga

(extra persontåg)

fre dagen 19/6

dagen /

natten mot \_\_\_\_\_ dagen /

natten mot \_\_\_\_\_ dagen /

och pso

 Färaren även tbfh  Bitråde

Sth	Brial	Brg	Bansträcke
90	61	P	

Dpt (eller annan plats)	1) Sken (stagn)	2) Spår	Astomst	Avgång	Måter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sigt
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Storköping				10.30	5356 vard 5029850			Bt
Lillekärr			•	40				Ha
Degeryd	af		⊗	45				Bg
Erikshem			⊗	52				An
Furskog	två	1	11.06	11.11	5344d	5335 u.		DL
Stenvik			⊗	23	7462 vard			Rk
Bokhaga			⊗	32				Nv
Aspsjön			⊗	45	5334 å u.			Fe
Brådalen	två	2	54	12.03	5340			Ab
Nyhus			a	12				Ca
Stigared			12.19	23	5346 vard			Js
Åsberga			32					Hm

1) Endast flera än ett sken (en vinge) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall sals (aförreglad).

2) Fylls i endast vid annat spår än huvudspår.

Anm å = vard u vard f sahTåg 504 u skall möta tåg 2283 i ÅsbergaTåg 5334 å vid Aspsjön två sken spår 2, då 2283 gårÖstad den 16/6 1959 Ekberg

Avskriften bestyrks

Ti

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)		Utförd ötgärd		Sign
	Tjänste- ställe	Mott sigt	Tjänste- ställe	Mott sigt	Tjänste- ställe	Mott sigt	Tjänste- ställe	Avs sigt	Inf i tklboken		
Tbth	Öad	To							S3 upplagd pd order-		
	lakt	A							S3 kontroll givn-st		
	drc Spq	Cg							Kvitto lämnat		
Färare	Åbe	Ns									

## Kvitto på tillfällig tdt (baksida till S4)

## FÖR TAGLEDAREN

Tåg 2283 går Spq - Åbe  
 \_\_\_\_\_ fre dagen 19/6  
 \_\_\_\_\_ dagen /  
 \_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen /  
 \_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen /  
 \_\_\_\_\_ och pso

Station	Möter här tåg (S6 avd 1a)	Möter här av tåg (S6 avd 1b)	Färbågar här tåg (S6 avd 1c)	Färbågar här av tåg (S6 avd 1d)	Övriga möten (S6 avd 2)		Här ges S9 till tåg (S6 avd 3)	Här ges S9 om tåg (S6 avd 4)	Tkt	Avs sign
					tåg	l				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	5356 vard				5344 d	Fog		5356		
	502,985oe				7462 vard	Sri		9850		
Spq					5334 d	Aj		5344	Josefsson	Bt
					5340	Böe		7462		
					5346 vard	Sir		5334		
								5346		
Lie									Hansson	Ha
Ded									Berglund	Bg
Eik									Granberg	Gr
Fog	5344 d			5335 u					Söderquist	DI
Sri	7462 vard								Persson	Pn
Bth									Eklad	Ek
Aj	5334 a u								Nyberg	Ng
Böe	5340								Ahlberg	Ab
Nus									Lindgren	GL
Sir	5346 vard								Eklberg	Te
Åbe		504 u							Boman	Bpn
								5344		
								7462		
Öad								5334	Hilsson	Jo
								5340		
								5346		
								504		

å = vard u vard f soh

## FÖR TAGKLARERAREN

(Först seden tåget förts in i tiktåket, för kvitto lömnas)

Tåg \_\_\_\_\_ går \_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Tkt \_\_\_\_\_  
 Mott av \_\_\_\_\_







Markera med x i rutan  
framför den text, som gäller

# S 6

Kvitto till tå Östad

(Först sedan tåget förts in i tåkboken, får kvitto lämnas)

Tåg 2283  går Storköping — Åsberga  
 inställs

fre dagen 19/6

\_\_\_\_\_ dagen /

\_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen /

\_\_\_\_\_ natten mot \_\_\_\_\_ dagen /

\_\_\_\_\_ och psö

### 1 Möten och förbigångar på egen station

a) möter här tåg 5356 vard, 502, 9850 e

b) möts här av tåg \_\_\_\_\_

(fylls i endast när tåg, som kvitteras, ej självt möter)

c) förbigår här tåg \_\_\_\_\_

d) förbigås här av tåg \_\_\_\_\_

### 2 Tågets övriga möten (fylls i av station, som skall ge tps S4; dock ej när S4 är tryckt eller stencilerad)

möter tåg 5344 d i Fog, tåg 7462 vard i Sri, tåg 5334 ä i Aj,

möter tåg 5340 i Båe, tåg 5346 vard i Sir, tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_,

möter tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_, tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_, tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_,

möter tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_, tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_, tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_,

ö = vard u vard f soh

### 3 Order på S9 till andra tåg

Här ges S9 till tåg \_\_\_\_\_

### 4 Order på S9 till det tåg, som kvitteras

Här ges S9, om tåg 5356, 9850, 5344, 7462, 5334, 5346 \_\_\_\_\_ anordnas

<u>Storköping</u> den <u>16/6</u> 19 <u>59</u>	Avs av _____
<u>Josefson</u> TKI	Mott av <u>SS</u>

**Enkelspårdrift**

Markera med x i rutan framför den text, som gäller

**S7**

Till tkl Öad - Åbe, Spg

Enkelspårdrift Berghög - Älvkrak  på uppspåret  på nedspåret

för tåg 7464 mån dagen 22/16

from

to m tåg 5340 mån dagen 22/16

och därefter för samma tåg tom fredagen 26/6

enl tabellen i tdtboken. Följande extratåg i tabellen går \_\_\_\_\_

Tågen skall gå

S4-tåg \_\_\_\_\_ går mellan tågen \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_

S4-tåg \_\_\_\_\_ går mellan tågen \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_

S4-tåg \_\_\_\_\_ går mellan tågen \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_

S4-tåg \_\_\_\_\_ går mellan tågen \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_

i följande ordning 543, 7464, 65, 522, 5353 22/16 och 23/16, 5344 d, 501, 5334, 5340

Enl H särskilda order skall tåg \_\_\_\_\_ gå mellan tågen \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_

Tåg 5341 skall möta tåg 5340 i Älvkrak

Tåg \_\_\_\_\_ skall möta tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_

Tåg \_\_\_\_\_ skall möta tåg \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_

Östad den 20/16 1959 Ekberg

Tåg på högerspår skall stanna framför vägkorsningen vid km \_\_\_\_\_  
 vägvakten är ej underrättad  
 vägskyddsanordningen fungerar ej; bevakning ej ordnad

För tåg på högerspår fungerar ej vägskyddsanordningen vid km 235,470  
 bevakning ordnad

Avskriften bestyrks  Utdraget bestyrks Östad station Ekberg

Kopier mottagen Tåg <u>7464</u> den <u>22/16</u> <u>Bredberg</u> Tdtb <u>Olafsson</u> Hörare	Ordern delgiven (tylls i av avs)						Ordern avsänd av (tylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tktboken	<u>En</u>
									Kvitto lämnat	<u>En</u>
										<u>Tix</u> <u>Öad</u> <u>Ne</u>

S8

Framgångsorder till tåg 65 den 23/6 1959  
natten mot den / 19\_\_

Tkl Älv, Åbe

Tåg 65 skall framgå från Älv till Lindåker  
sign

och där möta tåg 7464

Vid \_\_\_\_\_ sken (ving), spår \_\_\_\_\_ för tåg \_\_\_\_\_

Kjellson  
Tkl

Bestyrks Åsberga station Boman  
Tkl

Kopia mottagen							
<u>Sörensson</u> Tbfn				<u>Älv</u> underrättad <u>Lg</u> Kontrollstation Mott sign			
<u>Westberg</u> Förare				S8 har getts i _____ Station _____ Avs sign			
Ordern delgiven (fylls i av avsändaren)							
Tjänste- ställe	Mott sign	Tjänste- ställe	Mott sign	Tjänste- ställe	Mott sign	Tjänste- ställe	Mott sign
						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)	
						Tjänsteställe	Avs sign
						<u>Lir</u>	<u>Kj'</u>

Markera med x i rutan framför den text, som gäller och stryk över ovd., som ej gäller

S<sub>9</sub>

Mötesorder till tåg 7464 den 23/6 1959  
natten mot den / 19\_\_

(Såo § 36.6)

1\*) Tåg \_\_\_\_\_ går på bstr \_\_\_\_\_ ;  
möte i \_\_\_\_\_

(Såo § 33.7, 37, 79, 81.9)

2 Möte i \_\_\_\_\_ med  tåg \_\_\_\_\_  
 återgående pålok  B-fordon \_\_\_\_\_

(Såo § 36.8)

3\*\*) Tåg \_\_\_\_\_ är inställt på bstr \_\_\_\_\_ ;  
 möte i \_\_\_\_\_  mötet bortfaller

(Såo § 81.9)

4 Mötet i \_\_\_\_\_ med tåg \_\_\_\_\_ bortfaller;  
dubbelspårdriften återupptagen

(Såo § 77)

5 Kvarhållningsorder (Kvo) Tkl Lir och Bhg

Tåg 7464 skall kvarhållas.i Lindåker och där mötatåg 65Förutvarande mötesstation Ålv S 8 även till ÅbeVid Lindåker två sken (ving), spår 2 för tåg 7464Berghög station Björn Tkl

Kopia mottagen <u>Simonsson</u> Tbfn <u>Näslund</u> Förare	Kontrollstation <u>Lir</u> underrättad <u>Hj</u> Mott sign Kvo har getts i _____ Station _____ Avs sign _____
--	---

\*) Endast "Tåg \_\_\_\_\_ går" fylls i, när et, som finns i tdtboken, går på hela den i tdt angivna sträckan.  
\*\*) Endast "Tåg \_\_\_\_\_ är inställt" fylls i, när tåg, som finns i tdtboken, är inställt på hela den i tdt angivna sträckan.

Avs av \_\_\_\_\_ Mott i \_\_\_\_\_ av \_\_\_\_\_ Mott i \_\_\_\_\_ av \_\_\_\_\_

Markera med x i rutan fram-  
för den text, som gäller och  
stryk över avd, som ej gäller

S 10

176

Varsamhetsorder till tåg 5337

den 23/6 1959

natten mot den / 19

(Såo § 28)  
1 På bstr/stationen \_\_\_\_\_  
mellan km \_\_\_\_\_ och \_\_\_\_\_ är sth \_\_\_\_\_ km/tim  
Anm \_\_\_\_\_

(Bl a såo § 41, 42, 43)  
2 På bstr \_\_\_\_\_ skall \_\_\_\_\_  
sth vara \_\_\_\_\_ km/tim p g a \_\_\_\_\_

(Såo § 40,2)  
3 Den tillgängliga bromsvikten motsvarar bromstal \_\_\_\_\_

(Såo § 69,5, 73,1, 74)  
4 Vid Fürskog skall särskild försiktighet  
iakttagas p g a vagnar i tågvägen  
Anm Tåget skall stanna vid U-märket 40

(Såo § 52)  
5 Vid Fürskog är \_\_\_\_\_  
 infartssignalen felaktig \_\_\_\_\_  
 utfartssignalen felaktig (slöckt). Växeln vid Heddållen oförreglad  
 försignalen till infartssignalen felaktig

Kopia mottagen

Tbth

Knutsson  
Förare

Tsm

Ordern delgiven (fyll i av avd)				Ordern avsänd av	
Tjänste- ställe	Avd sign	Tjänste- ställe	Avd sign	fyll i av mottagaren	
				Tjänste- ställe	Avd sign
				<u>Fog</u>	<u>DL</u>

(Såo § 26,1, 34,6, 70,7a)  
6 På bstr/stationen \_\_\_\_\_  
skall tåget stanna framför vägkorsningen vid km \_\_\_\_\_  
 vägvakten ej underrättad  
 vägskyddsanordningen fungerar ej; bevakning ej ordnad

(Såo § 59,1, 66, 70,12)  
7 Från \_\_\_\_\_ saknas  
 "in" för föregående tåg; sth 40 km/tim  
 "klart" för tåget. Föregående tåg har lämnat st-sträckan; sth 60 km/tim  
 "fri genomfart"

(Såo § 65,2, 71,5)  
8 På bstr \_\_\_\_\_ är \_\_\_\_\_  
den automatiska linjeblockeringen ut bruk. "Avgång" ges av tkl vid \_\_\_\_\_  
 Sth 30 km/tim på blocksträcka, till vilken "kör" ej visas  
 Färanleder ej nedsatt hastighet utom vid \_\_\_\_\_

(Bl a såo § 26,2, 29,11 och 16, 34,2, 66,1, 70,7c, 71,7, 11,5, 85,5)  
9 Annat besked \_\_\_\_\_

Storköping

Solomon

TKI

Mönstersamling

Str 110, Spectr 1



S12

Åsbergas exemplar

Tågföljdsorder den <sup>23</sup>/<sub>6</sub> 1959  
natten mot den / 19\_\_

Tkl. Åbe - Öad

Tåg 7461 och 5339

skall gå efter tåg 533

till Östad

Tågföljden till

är

Johansson  
TI

Ordern delgiven (fylls i av avsändaren)								Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)	
Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Avs sign
Ålv	Ef								
Lir	Bh								
Bhg	RL								
Öad	Gri								





**Anvisningar**  
**till färd- och arbetsboken**  
(tryckta på pärmens insida)

1. Signaturer får användas.
2. Innan småfordonsfärd eller arbete anmäls, skall kol 1—4 ha fyllts i. B- och C-fordonsförare skall före anmälan även ha fyllt i ordinarie tåg i kol 8.
3. När B-fordonsfärd anmäls, skall *två* rader användas, en för varje gränsstation.  
Begäran om möte med tåg skall göras av B-fordonsföraren själv hos tkl personligen. Begäran om möte antecknas på raden närmast under anmälan tvärs över kol 2—4.
4. I kol 2 antecknas »B-ford (jämte beteckning)», »C-ford» resp »Arb».
5. I kol 4 antecknas vid anmälan om arbete tiden från arbetets början till nästa anmälan, om sådan skall göras, eljest till arbetets slut.
6. I kol 9 antecknas även underrättelsen »Intet».
7. Uppgiften om stationernas bevakningstider skall förvaras i denna bok.



### Anvisningar till säpl

1. Då stf fastställt säpl eller ändrat denna, skall avskrift av säpl resp meddelande om ändringen insändas till ti.
2. Säpl skall förvaras i S-pärmen. Säpl skall dessutom anslås på lämpliga ställen eller på annat sätt hållas tillgänglig för all personal i säkerhetstjänst. Den skall sålunda anslås (förvaras i pärm) i bl a ställverk, signalkurar och manskapsrum.
3. *I avdelning F* anges skyddsväxlars och spårspärrars nummer och beteckning (t ex 36 a/b, Sp 2) i rutorna i tabellens huvud. Det läge som en växel eller spårspärr skall inta som skydd för en tågväg anges mitt för vederbörande tågväg genom tecknen plus (+) eller minus (—). Plus anger normalläge och minus det andra läget.  
Om det föreskrivits att bromssläde skall utläggas till skydd för en tågväg anges detta genom t ex  $\frac{\text{Brs1}}{\text{spår 6}}$  i tabellens huvud och »på» under detta mitt för vederbörande tågväg.  
I kol 3 anges, att vederbörande anordning skall inta sådant läge, att tågvägen kan befaras.  
Vid ombyggnadsarbeten e d av stationens säkerhetsanläggning skall i särskild bilaga anges tillvägagångssättet vid tågvägsinspektion.
4. Nederst i *avdelning I* kan anges tjänstgöringsturer, som ansvarar för kontroll av ordergivning enl säo § 49:7, kontroll av att tåg medför slutsignaler (säok § 59:1 c, punkt 2) resp kontroll av att infartssignalen gått till stopp efter ankommande tåg (säok § 59:1 c, punkt 3).  
Här kan anges även andra åligganden och befogenheter, t ex enl str 455 Ve, 2 B 1, andra stycket eller p g a lokala föreskrifter.
5. Om utrymmet inom en avdelning är otillräckligt, skall ytterligare ett blad med sådan avdelning läggas upp.

Antal bilagor \_\_\_\_\_

Tdt *159* \_\_\_\_\_

**SÄKERHETSPLAN (SÄPL)**

Vid *Storköping* \_\_\_\_\_

Fastställd *15/5* 19*59* av *Eklund* \_\_\_\_\_  
Ändrad / 19\_\_\_\_ av \_\_\_\_\_ SR  
Ändrad / 19\_\_\_\_ av \_\_\_\_\_ SR

A.

Allmänt

1. Order delges stationspersonalen på följande sätt (sök § 47:3). *Dagorder, som gäller kl 0.00-24.00, utfärdas av tkl i tur 6 (6a, 106) och anses omkring kl 21.00 i tåg, försluga, hos ångm och yfm, i vslps dagrum och på vx. Tillägg till dagordern utfärdas av den tkl, som får order om anordning. All berörd personal är skyldig ta del av dagordern och tillägg till denne vid inträde i tjänst.*

2. Säkerhetsspår är: *Sidaspåret från växel 10.*

3. Gränser för olika inspektionsområden (sök § 55:2):

*Norr: Spårområdet norr om kontaktledningsbrygga 9 (mitt för vx).*

*Söder: Spårområdet söder om kontaktledningsbrygga 9.*

4. Stoppssignalering vid hinder skall ske på följande sätt (sö § 60:2):

*Stoppsskytt sätts på utfartssignalställare.*

5. Utdrag ur ti plan enl sök § 85:1. *För tåg i riktning:*

*Åghult: Willmarshyttan på bstr Spg - Yt (bt: 23; Yt (lt: 91; rt: 3744)*

*Furuskog: väv Strängen på bstr Spg - Lie (bt: 15); Lie (lt: 23; rt: 3368); väv Hoved*

*på bstr Lie - Ded (bt: 16); Ded (lt: 24; rt: 2275); Lurgårdens busstuga på bstr Ded - Eik (bt: 17)*

*Syding: brovaktin Sikälven på bstr Spg - Uls (bt: 32); Uls (lt: 61; rt: 3468)*

6. Övrigt (bl a sök § 52:4, 74:3):

*Utfartssignal 3v förreglar röttliga bron över Sikälven.*

## B.

## Växling

1. Till eller på följande spår får fordon ej skjutas (sök § 35.5): \_\_\_\_\_

*Spår 1 och spåren vid godsmagasinet.*

2. Försiktighetsåtgärder under och efter växling p g a spårs lutning (sök § 35.8): *Vid skjutsning*

*från spår 2 söderut skall 50 a/b inte minuslägga. Efter avslutad växling på spår 6 skall bromsslåda läggas på spår 6 i norr.*

3. Föreskrifter om växling i samband med tågs ankomst eller avgång (söo § 35.7): *På spåren 1-3*

*skall växling i tågvägen vara avslutad 10 min före tågs tidigaste ankomst. På spår 4 skall växling i tågvägen vara avslutad 5 min - för tåg 5362e 10 min - före tågs tidigaste ankomst. För tåg 8821 bestäms dock tidpunkten från fall till fall. På spåren 1-5 får växling ske oavsett tågrörelse på bredvidliggande spår.*

4. Övrigt (bl a sök § 35.2-3) *Gångbanan vid godsmagasinet skall bevakas vid*

*växling, som berör övergången.*

## C.

## Vätkorsningar

(bl a sök § 26:1, 34:3, 73:1)

1. När vägskyddsanordningen ej fungerar vid vätkorsningen vid *Bergsgatan*, skall korsningen bevakas av en vakt på vardera sidan *om järnvägen*

2. För tåg med udda nummer skall bannarna vid *Bergsgatan* fällas *innan tåg tages in på spår 2.*

D.

## Undantag medgivna av ti enl sáo

(bl a sáo § 55:1, sáo § 77:2, anm, 77:5, anm, 78:1, anm)

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

E.

## Kontrollásnycklar

Följande kontrollásnycklar ár tilldelade stationen

Typ	I bruk		I reserv		Anmärkingar (Tilhör nyckel anläggning på annan plats, anges detta här)
	Antal	Nr	Antal	Nr	
K 1	1		1		
K 1	4		1		<i>J Willmarshyttan</i>
K 2	1		1		
K 3	1		1		
K 16	1	193	1	194	<i>För Willmarshyttan</i>
K					
K					
K					
K					
K					
K					

K 16 i bruk förvaras under lás i nyckelskåpet



F.

## Tågvägsskydd

## Infartstågvägar

Tåg-spår nr	Från station	Vattenkran, lyftkran, vändskiva, rörlig bro e d	Skyddsväxlar och spårspärrars lägen															
			2a	2b	4a	4b	8b	22a	50a	51a	51b	52a	53b	55a	56b	58a	59a	60
1	Lie		+			+			+			+		+	+		+	
2	"		+			+			+			+		+	+		+	
3	"		+				+		+	-		+					+	
4	"		+						+	-		+	+				+	+
1	Us					+	+		+		+	+		+	+		+	
2	"					+	+		+		+	+		+	+		+	
3	"				+	+		+			+						+	
4	"				+	+					+		+				+	+
1	Uf					+		+				+		+	+		+	
2	"					+		+				+		+	+		+	
3	"						+	+		$\pm$ om 4%		$\pm$ om 4%		+			+	
4	"									$\pm$ om 4%		$\pm$ om 4%		+	+		+	+

## Ufartstågvägar

Tåg-spår nr	Till station	Vattenkran, lyftkran, vändskiva, rörlig bro e d	Skyddsväxlar och spårspärrars lägen															
			2a	2b	4a	4b	8b	22a	50a	51a	51b	52a	53b	55a	56b	58a	59a	60
1	Lie		+				+			+			+		+			
2	"		+				+			+			+		+			
3	"		+					+		+	-		+					
4	"		+							+	-		+	+			+	
1	Us						+	+		+		+	+		+	+		
2	"						+	+		+		+	+		+			
3	"					+	+		+			+						
4	"					+	+					+		+			+	
1	Uf							+						+	+		+	
2	"							+						+			+	
3	"							+						+			+	
4	"													+		+	+	+

## G. Tjänstgöring som tkl, tklbiträde, tågvägsklargörare och tågvägsinspektör

Tur nr	Dag	Tjänstgör som	Dygnet timmar																								
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4	Ti-L	Tågklarare och																									
5	M-L	tågvägsinspektör (ej																									
6	Ti-L	betr. hinderfriheten i																									
7	--	bangårdens norra del)																									
4a	Ve,soh																										
6a	--																										
104	Soh																										
105	--																										
106	--																										
22	Vard	Tågvägsinspektör																									
23	--	(betr. hinderfriheten i																									
24	--	bangårdens norra del)																									
122	Soh																										
123	--																										
124	--																										

## H.

## Särskild bromsprovare

Särskild bromsprovare finns vid följande tider: Under hela dygnet (ma personal)

## I. Särskilda föreskrifter för vissa turer

Tur nr	Dag	Allgöande e d
20 119	Vard Soh	kontrollerar när växlingen normalt är avslutad för dagen, att fordon är uppställda enl föreskrifterna (são § 35:8)
104	Soh	utför daglig bangårdsinspektion; har ingen tur angetts utför stf själv inspektionen (são § 47:8)
19-21 119	Vard Soh	ansvarar för att tåg ställts i ordning enl föreskrifterna; har ingen tur angetts åvilar detta tkl (são § 45:1)
17-18 117	Vard Soh	kontrollerar sammansättning m m av tåg utan särskild tbfh (são § 45:4)
	Övrigt: tkl	
6 6a 106	Ti - L De soh Soh	underrättar vakter på linjen kl <i>19.30 väv Strången; 19.40 väv Hoved; 20.00 bravakt Sirkölvren</i> om de extra anordningar, som är kända för nästa dygn (são § 34:4)
6 6a 106	Ti - L De soh Soh	underrättar stationspersonal i säkerhetsjänst om de extra anordningar, som är kända för nästa dygn (são § 47:3)
7 4a 104	Ti - L De soh Soh	för över anordningar till tklbokens dygnupplägg enl anvisningar till denna
6 6a 106	Ti - L De soh Soh	kontrollerar före kl 24.00 införda anordningar enl tklbokens anvisningar
7	O	lämnar uppgift till tl om order, som skall ingå i vko (são § 49:9)
7	L	kontrollerar att order enl föregående rad är riktig införda i vko (são § 49:10)
5	M	makulerar föregående veckas vko (são § 49:13)
		får inneha och begagna K12-nyckel (hänglåsnyckel); (são § 47:5)
19-21 119	Vard Soh	får avhämta och använda nyckel till lastspårsfrånskiljare
104-6 104- 106	Vard Soh	<i>meddelar tkl per telefon om slutsignaler medförs på fjärr - godståg med udda nummer.</i>

## Anvisningar till tamboken

1. För varje tågspår, som utgår från stationen, används en tambok.
2. Anteckningar skall göras med bläck-, kulspets- eller anilinpenna eller genom stämpelavtryck.
3. Vid felanteckning skall det felaktiga strykas över och »fel» jämte sign skrivas efter det överstrukna. När anmälan återkallas skall anteckningen strykas över och »återkallas» jämte sign skrivas efter det överstrukna. *Radering får ej ske.*
4. I kol 3 och 7 skall tkl själv skriva sin signatur för ankommande tåg. Sign i kol 3 och 7 skall ej avtelefoneras. I kol 4, 6 och 9 antecknas sign på den tjänsteman, med vilken tam utväxlas. Vid utväxling av tam eller annat meddelande skall egen signatur ej antecknas. På bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk skall på bevakad station kol 1, 2, 5 och 8 fyllas i även om tam ej utväxlas.
5. På bansträcka, där fullständig tam utväxlas, skall kolumner, som ej behöver fyllas i, förses med ett streck (gäller dock ej kol 1 och 10).
6. Är tåg i rätt tid anmäls »01 ut» resp »01 in i L». I kol 5 resp 8 antecknas »rt». Är tåg före eller efter den tdenliga tiden kompletteras anmälan med tidsangivelse och tidpunkten antecknas i kol 5 resp 8.
7. Kolumnerna 2—9 används även för följande anteckningar:
  - a) Avsänd anmälan »Fri genomfart i K» eller »Då 01 ink fri genomfart i K» (säo § 48:4) resp »Fri genomfart i K återkallas» (säo § 48:5).
  - b) »Hinder för tåg K—M» (»Efter tåg 01 hinder för tåg K—M») jämte hindrets art (säo § 60:1).
  - c) »Hindret K—M undanröjt» jämte tidpunkten (säo § 60:3).
  - d) »Med pålok till X» (säo § 59:2); anteckningen görs i kol 2—6 på raden under det påskjutna tåget. In-anmälan för det påskjutna tåget antecknas på raden under denna anteckning och in-anmälan för påloket på samma rad som anteckningen om påskjutningen.
8. Kolumn 10 är avsedd för bl a följande anteckningar:
  - a) Mottagen anmälan »Fri genomfart i K» eller »Då 01 ink fri genomfart i K» (säo § 48:4) resp »Fri genomfart i K återkallas» (säo § 48:5).

- b) »Fri genomfart saknas från K» (sao § 59:1).
- c) »Då 01 ink» (sao § 59:1).
- d) Komplettering av ut-anmälan vid ändrad tågsammansättning (sao § 59:1, anm 2).
- e) Komplettering av klart-anmälan (då-klart-anmälan) vid enkel-spårdrift (sao § 59:4, anm).
- f) När tam ej kunnat utväxlas i föreskriven utsträckning (sao § 66).
- g) »01/kvo» (= 01 har kvo) eller »på» (= stoppskylt eller påminnelsekärm påsatt), (sao § 77:8); anteckningarna görs på raden för 02.
- h) In-anmälan till annan station än den som anmält ut (sök § 48:5).
- i) »K16 utlämnad» (sao § 47:5) resp »K16 återlämnad» (sao § 47:5) eller »Tsm (namn) har K16» (sao § 29:10, anm och 19, anm).
- j) Huvudtsm namn (sök § 29:6).
- k) Anmälan om avslutad bdisp, när S1 ej behövs (sök § 29:7).
- l) Rapport om tågförsening till tl och driftcentral (sao § 76).
- m) »Kvarhålles tills B-fordon . . . . . ink» (sao § 33:7).

Tambok

Riktning Lindåker

uppspår *Två sidor*  
 nedspår *ur Älv tambok*

Dag	Tåg	Klart		Ut		In			Anm
		kl sign	sign	kl	sign	kl sign	kl	sign	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22/6	7494	Ef	Mj	20.50	Mj	Ef	20.59	Mj	
	624	Ef	Jo	rt	Jo	Ef	rt	Jo	Fri genomfart i <i>Lir och Bhg / Kj...</i>
	Fri genomfart i <i>Älv... Bhg / Ov.....</i>								
23/6	Fri genomfart i <i>Älv</i> återkallas / <i>Ov</i>								
	5356	Lg	Ov	6.07	Jo	Lg	6.29	Jo	
	7462	Lg	Jo	6.31	Jo	Lg	6.54	Jo	<i>In övern till Bhg / Eh</i>
	502	Lg	Eh	rt	Eh	Lg	rt	Eh	Fri genomfart i <i>Bhg</i> återkallas / <i>Eh</i>
	Efter tåg 502 hinder för tåg 239 - <i>Älv</i> p g a <i>Vt / Eh</i>								
	Hindret <i>Bhg - Älv</i> undanröjt kl <i>11.4 / Eh</i>								
	5346	Lg	Mj	11.47	Mj				vänsterspår
	Med påök till km 237,600 ———— 12,00 Kj								
	5346					Lg	11.58	Mj	
	504	Lg	Mj	12.02	Mj	Lg	12.08	Mj	
	Hinder för tåg 239 - <i>Älv</i> p g a <i>Vt / Bhg / Eh...</i>								
	Hindret <i>Bhg - Älv</i> undanröjt kl <i>11.45 / Eh</i>								
	68	Ef	Mj	rt	Mj	Ef	rt	Mj	<i>Klb utlämnad. Huvudlin. Lundgren</i> <i>Lundgren har Klb</i> vänsterspår

SI kl 67.18 (Dbr 539) 1) När Älv lämnat in för 7494 anmäler Lir. \* Fri genomfart i Lir och Bhg på uppspåret \*. Lir har tidigare erhållit \* Fri genomfart i Bhg \*.

Riktning Lindåker

uppspår  
 nedspår

Dag	Tåg	Klart		Ut		In			Anm
		kl sign	sign	kl	sign	kl sign	kl	sign	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22/6	5415	-	Mj	20.26	Mj	-	20.31	Mj	ens lok
	5333	-	Jo	rt	Jo	-	rt	Jo	Fri genomfart i <i>Lir och Bhg / Kj...</i>
	505	-	Jo	22.01	Jo	-	22.18	Ov	
	Fri genomfart i <i>Älv... Bhg / Ov.....</i>								
23/6	5349	-					4.20	Ov	
	Fri genomfart i <i>Älv</i> återkallas / <i>Ov</i>								
	601	-	Ov	rt	Jo	-	rt	Jo	
	5331	-	Eh	6.56	Eh	-	7.07	Eh	Fri genomfart i <i>Bhg</i> återkallas / <i>Eh</i>
	543	-	Mj	rt	Mj	-	rt	Mj	Fri genomfart i <i>Lir</i> återkallas / <i>Mj</i>
	7464	Lg	Mj	återkallas / <i>Mj</i>					
	65	-	Mj	8.33	Mj	-	8.37	Mj	7464 / <i>Wv</i>
	7464	Lg	Mj	8.42	Mj	Lg	8.51	Mj	då 65 ink ; högerspår
	(Tågen 522 - 5334 är utlämnade i exemplet)								
	5340	Lg	Mj	11.20	Mj	Lg	11.26	Mj	
	5341	-	Mj	11.30	Mj	-	11.36	Mj	vänsterspår

SI kl 67.18 (Dbr 539) 2) När Lir anmäلت in för 5415 anmäler Lir. \* Fri genomfart i Lir och Bhg på nedspåret \*. Lir har tidigare erhållit \* Fri genomfart i Bhg \*.

Mott <b>23/6 1959</b>			från sign	Inlämningsstation	Inlämnat den	Klockan	Tjänsteanmärkning
1	kl	av		/ 19			
Åbe <b>9.05 Hm Ami</b>				Tkl	Åad, Åbe		
Åns				Tl	01		
/ 19				Överksam dragfordon litt	Xoa7 nr 236		
till sign				vikt	45	ton; sth	90
III	kl	av		skall befordras	Åstad - Västerhamn		
				Åstad - Åsberga	tåg	5346	den 23/6
					tåg		den
					tåg		den
					tåg		den
					tåg		den

Fordonet placeras  
 närmast det dragande fordonet  sist i tåget  var som helst i tåget

Bromsen skall vara  
 avstängd  inkopplad

Tryckluftledningen  
 kan kopplas förbi fordonet  kan ej kopplas förbi fordonet

Elvärmeledningen  
 kan kopplas förbi fordonet  kan ej kopplas förbi fordonet

Anm Får ej medföras i växling tillsammans med andra fordon

00 Tel. Bäckman

## Anvisningar till tklboken

### 1. Bokens indelning

Boken skall indelas i:

- a) en avdelning för anordningar med längre giltighet, »långtidsupplägg»; särskild bok (bl 674.22) kan dock användas härför;
- b) en avdelning med upplägg för varje kalenderdygn, »dygnupplägg». Behövs flera sidor för ett dygn, klipps kolumnhuvudena bort på de blad, som finns mellan första och sista sidan. Ett upplägg får användas för flera dygn, varvid olika dygn skall skiljas åt genom ett kraftigt streck.

### 2. Anteckningar och ändringar

Anteckningar skall göras med bläck-, kulspets- eller anilinpenna eller genom stämpelavtryck. Ändring skall göras genom strykning, varvid datum, klockslag och sign antecknas. *Radering får ej ske.*

### 3. När och var anordning skall föras in

Anordning skall föras in snarast möjligt sålunda:

- a) anordning, som gäller *endast ett eller flera av de närmaste 7 dygnen*, förs in i alla berörda dygnupplägg;
- b) anordning, som gäller *ett eller flera av de närmaste 7 dygnen och även senare*, förs in i långtidsupplägget och i dygnupplägget för det dygn, då order om anordningen erhålls, och för påföljande dygn, om anordningen gäller dessa dygn;
- c) anordning, som gäller *endast efter de närmaste 7 dygnen*, förs in i långtidsupplägget.

Anm. När anordning förts in, skall detta antecknas på ordern.

### 4. Överföring till dygnupplägg

I säpl angiven tjänstgöringstur skall varje dag föra över anordningar från långtidsupplägget till nästa dygnupplägg. Finns intet att föra över och är förut ingen anordning införd i dygnupplägget, antecknas »Intet». Om anordning senare skall föras in, stryks »Intet».

### 5. Anteckningar i kol 1

I säpl angiven tjänstgöringstur skall varje dag kontrollera,

- a) att anordningar, som skall vara införda i upplägget för nästa dygn, är riktigt antecknade (gäller även anteckningen »Intet»); tillkommer anordning efter den dagliga kontrol-



len, skall den kontrolleras av den tkl, som fört in anordningen, om den gäller under dennes tjänstgöring, eljest av nästa tkl;

- b) att anordningar, som efter föregående dags kontroll skall ha förts in i långtidsupplägget, är riktigt antecknade.

#### 6. Anteckningar i kol 3

Underrättas stationspersonalen genom kvittering i kol 10, skall den tkl som tjänstgör för anordning sätta sin sign i kol 3, sedan han förvissat sig om att all berörd personal är underrättad. Underrättas stationspersonalen på annat sätt (t ex genom dagorder), skall den tkl som lämnat underrättelse sätta sin sign i kol 3.

#### 7. Anteckningar i kol 4

Den tkl, som *tjänstgör för anordning* enl kol 5, är — även om han själv ej lämnat underrättelse — ansvarig för att berörda vakter på linjen underrättats. Sedan tkl förvissat sig om att underrättelse lämnats, sätter han sin sign i kol 4.

#### 8. Anteckningar i kol 5

När uppgift om anordning flyttas över från annan station, antecknas efter anordningen sign på den station och tjänsteman, som flyttar över anordningen.

I kol 5 c behöves nummer anges endast för de anordningar, som kan föranleda underrättelse till B-fordonsförare.

#### 9. Anteckningar i kol 6 och 7

Samtidigt som anordning förs in i kol 5, antecknas i kol 6 tågnummer och kontrollstationens sign och i kol 7 tågnummer och ordergivande stations sign.

När meddelande om ordergivning lämnats till kontrollstationen, antecknas

på ordergivande station: i kol 6 sign för den tjänsteman på kontrollstationen, som tagit emot meddelandet,

på kontrollstationen: i kol 7 sign för den tjänsteman på den ordergivande stationen, som lämnat meddelandet.

Tåg, som skall ges order endast när linjeblockeringen är ur bruk, anges inom ram.

#### 10. Anteckningar i kol 8

Lämnade underrättelser — nummer enl kol 5 c — och B-fordonsförarens namn skrivs mitt för den rad, där B-fordonsfärden antecknats i kol 5.

**11. Anteckningar i kol 9**

När vakt underrättas, antecknas vägkorsnings (c d) benämning och vakts sign mitt för anordningen i kol 5. Finns ingenting att underrätta om, görs anteckningen mitt för »Intet» i kol 5, om denna anteckning finns införd, eljest antecknas »Intet» jämte vakts sign på första raden i kol 9. Station, som underrättat vakt genom regelbunden påringning, men själv ej är gränsstation för anordningen, antecknar dessutom gränstationens sign och sign på den tjänsteman, som tar emot meddelandet, att vakten underrättats. På gränstationen antecknas underrättelsen och sign på den station och tjänsteman, som meddelat att vakten underrättats. Underrättelse om tågförse- ning, tågmötes- och tågföljdsändring antecknas endast om den berör tillträdande tkl.

**12. Anteckningar i kol 10**

När uppgift om anordning flyttas över till annan station, antecknas mitt för anordningen sign på den station och tjänsteman, som tar emot uppgiften.

Om det i säpl föreskrivits, att stationspersonalen skall underrättas genom kvittering i tklboken, skall berörda tjänstemän skriva sina signaturer i kol 10 mitt för anordningen i kol 5.

**13. Anteckningar i kol 11 och 12**

Kol 11 och 12 skall fyllas i även vid uppehåll mellan av- och tillträdande tkl.

Tillträdande tkl är skyldig att ta del av de anteckningar, som gäller under hans tjänstgöringstur. Sign i kol 12 innebär bekräftelse på att detta skett.

Signaturer				(Storköping)	
Anordning nr	Anordning nr	Anordningar			
införd, kontr av	slutbehandlat, tikt sljen	Tåg nr			
1	2	5a	5b		
Oa		5362	går Öad - Ågh from fredagen 1 <sup>2</sup> / <sub>6</sub> och t v dgl		
Oa			ude soh. Obs order till 5337 dagen före		
Oa		5339	går Spg - Öad tisdagarna 1 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> , 2 <sup>3</sup> / <sub>6</sub> och 3 <sup>0</sup> / <sub>6</sub>		
Oa	Jn	2280	går Öad - Ågh natten mot torsdagen 4 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> och		
Oa	Jn		natten mot fredagen 1 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> . Spår 3; 2239 - 2253; X 5337		
Oa	Jn		Anordnas 10173 ges 2280 order om 10173 gång <sup>1)</sup>		
Ar		5365	inställt Spg - Öad from natten mot tisdagen 2 <sup>3</sup> / <sub>6</sub>		
Ar			och tv natt mot tisdag - torsdag		
Jn		5356	går Öad - Ågh söndagarna 2 <sup>8</sup> / <sub>6</sub> och 5 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>		
Jn					
Jn		5332	lokkl inställt Öad - Spg lördagarna 2 <sup>7</sup> / <sub>6</sub> och 4 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>		
<p>1) Förutsättningar: 2280 är extratåg enl 54 (ej puo). J 2280 tdf är måste angivet med 10173 (puo), som ej är anordnat när 2280 förs in i tklboken. 53 för 10173 kompletteras ej med 2280, eftersom 2280 ej är puo-tåg.</p>					

83 bl 67422 (Dnr 539)

Ordergivning på egen station						Kontroll av order, som skall ges på annan station	
6						7	
Nus	Bkh	Bkh	Spg			Ågh	
5337	5347e	5349 d	7461 vad			5331	
5339							
Nus	Fog	Tad				Ågh	
505	5365	5345 vad				5337	
Nus Aj Aj Bkh Sri Fog Ågh							
55e	7461e	65	5353e	501	5341	5335	
Eik		Spg					
5339 dgl u lo 2 dc soh 2283 e.							

Tklbok, långtidsupplägg

## Tklbok dygnupplägg (vänstersida)

Klockan kontrollerad kl <u>7.03</u> sign <u>Oa</u>				<u>(Storköping)</u>			<u>tis</u> dagen				
Signaturer				Anordningar					Ordergivning på egen station		
Anordning rikt införd kontr av	Anordning slutbehandlad: tkl sign	Station: personalen under: rättad:	Vakter på tågen under: rättade: konte av tkl som tåg för tåget	Tåg nr	Anordning i vko lages med endast om den föranleder någon åtgärd på stationen: t ex sprändring eller ändrad bevakning		Anordnings nr	Kontrollat sign / mot tjm sign	lägr, belsp (viko- för anordning i vko)		
1	2	3	4	5a	5b	5c	6				
Jn	Jn	Jn	-	9850	går Eik - Spg	1	2283e				
Jn	Oa	-	-		Espdr Bhg - Älv nedsp 7464 - 5340;		Nv/Lg 65	Nv/Lg 501	Aj delg: Hg	5333	37 / Aj
Jn	Oa	-	-		5341 x 5340 i Älv		5341				
Jn	Jn	-	-		Espdr Bhg - Älv nedsp för 5350; 5335 x 5301 i v		5335				
Jn	Re	Jn	-	68	två sten spår 3						
Jn	Oa	Jn	-		Bdisp, vut Spg - Lie 650 - 7.15. Jn till Lie	2	bdisp				
Jn	Ar	Jn	-	5362	går Öad - Ågh	3	5347e	5349	7461		
Jn	Jn	-	-	5362	går Öad - Ågh den 24/6		Nv/Lg 5337				
Jn	Oa	Jn	Oa	5339	går Spg - Öad	4	5339				
Jn	Jn	Jn	Jn	5365	inställ Spg - Öad	5					
Oa	Oa	-	-		B-ford Ödm Spg nr 3 Spg - Lie 640 - 700	6					
Oa	Jn	-	-		Nyckel till lastområde nr 2, 4, 8, ...						
Oa	Jn	-	-		Återlämnad kl 7.45 till Bd av tkl Oa						
Oa	Jn	-	-		Återlämnad kl 10.10 av Bd till tkl Jn						
Re	Re	Jn	Re	5367	går Spg - Öad	7	5367				
Jn	Jn	-	-		Lis. är obebakad till kl 11.23 / Ha						
Jn	Jn	-	-		Bdisp, vut Lie - Eik 10.40 - 11.10 Jn till Eik, Lie / Ha	8					
Jn	Jn	-	-		Lis. är åter bevakad / Ha						
Re	Re	Jn	-	9853	x 68	9	Spg -				
Jn	Jn	-	-	5337	Vid Fogvagnar i köpvägen; tåget skall		9853				
Jn	Jn	-	-		stanna vid U-märket 40. Ulfartssignolen fet		5337				
Jn	Jn	-	-		aktig (släckt) Värden vid Hedskällan oöfrentad						



## Tågordning

Tdt/59

Driftplats		Gällande från									
Bokhaga		31 maj 1959									
Tåg	Från		Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Till		Anmärkningar
	närmst	kl							närmst	kl	
5337	Fog	23.30	2		0.18				Aj	0.34	Tam Nus de soh (1.21)
5338	Aj	0.56	2		1.10	5347ek			Fog	1.37	Dgl u de soh
5347e	Fog	1.07	3	w 1.36	2.04	5338du, 5362e			Aj	2.21	Tam Nus de soh (2.43)
5362e	Aj	1.46	2	w 2.03	2.18	5347e, 5348d			Fog	2.45	Tam Nus de soh (1.24)
5349	Fog	1.50	3	w 2.17	2.39	5362e			Aj	2.56	Dgl u de soh
5331	Fog	4.34	2		5.01				Aj	5.17	Tam Nus de soh (5.39)
7461	Sni	6.14	h 1	6.26	7.10			55e	Aj	7.28	Vard. Fär avsändas 15 min före falltiden om ordningsföljden medger detta.
55e	Sni	6.29	2		6.36		7461vard		Aj	6.46	
65	Sni	7.25	2		7.33				Aj	7.44	
5367e	Sni	17.40	2	•	17.50				Aj	18.06	
5333	Sni	19.31	2	w 19.43	19.57				Aj	20.14	Vard
505	Sni	20.28	2	⊗	20.38				Aj	20.52	
5345	Sni	21.38	2		22.08				Aj	22.24	Vard
5365	Fog	23.20	2		23.47				Aj	0.03	Vard

Anm. Extratåg utmärks med e efter tågnumret. För biljetter uti biljetten antecknas nummer, sträcka och lida. Såväl ut- som införandet antecknas i tidsföljden mellan resp tåg, men kol-tågs-länns därvid blank.

52 kl 6716 (Dbr 6-59)

Bokhaga den 6/5 1959  
 Martinsson  
 St

202

Mönstersamling

Str 110. Spectr 1

## Tågordning för vägvakt

Tdt 159

Vägvakten (vaktion) vid		Mellan stationerna		Gäldande från
Hoved		Lillekärr - Degeryd		31 maj 1959
Tåg	Från		Anmärkningar	
	gränsstation	kl		
<i>Regelbundna underrättelser lämnas kl 19.40 av Storköping</i>				
5347 e	Spg	0.24		
5349	Spg	1.08	<i>Dgl u d e soh</i>	
5338	Fog	1.51	<i>Dgl u d e soh</i>	
5362 e	Fog	2.45		
5331	Spg	3.32		
7461	Spg	4.19	<i>Vard</i>	
55 e	Lie	5.55	<i>Lie är oövakad soh ; 55 från Spg 5.45</i>	
5353 e	Lie	6.21		
65	Lie	6.50		
501	Lie	7.35		
5341	Lie	8.09		
5339	Spg	8.39	<i>Dgl u l o d e soh</i>	
5365	Spg	22.00	<i>Vard</i>	
5337	Spg	22.51		

Anm. Extratåg utmärks med e efter tågnumret. Tidpunkten för de regelbundna underrättelserna och av vilken station dessa lämnas antecknas på första raden. Skall underrättelser lämnas vid mindre tågförseening än 10 min. antecknas detta på raden under.

Storköping den 12 / 5 1959.  
*Eklund*  
 SU

## Uppgift till förare

Tåg 65 tis dagen 23/6 1959

Från station	<u>Åghult</u>			<u>Storköping</u>					
	Axlar	Vikt	Bromsvikt	Axlar	Vikt	Bromsvikt	Axlar	Vikt	Bromsvikt
Verksamt dragfordon	—	75	35	—	75	35	—		
Övriga fordon . . . .	52	522	516	48	483	476			
Summa	52	597	551	48	558	511			
Härav obromsad vikt sist	—		—	—		—	—		—

Övriga uppgifter (se baksidan) \_\_\_\_\_

SJ bl 670.17 (Dbr 5 59)

## Baksida

•Övriga uppgifter• fylls i bl a

- när tåget medför fordon, som kan kräva särskild försiktighet (tex vagnar, som överskrider lastprofilen, stångkopplade vagnar och rälsbuss eller rälsbussläpvagn sist i annat tåg än rälsbusståg),
- när G-broms måste kopplas in i tåg av bromsgrupp P, eller
- när mer än  $\frac{1}{3}$  av bromsvikten kommer från bromsar, som ej är gradvis lossbara (Knorr, Knorr-EG, Knorr-EP, New York, Westinghouse och Westinghouse Lu).



## Vägvaktsbok

Dag	Vakts sign när anordning slut- behandlats	Mottagna underrättelser enl såo § 34	Tåget går från gränstationen		Underrättelsen lämnad av	
			Stationens sign	KI (beräknad tid vid försening)	station	sign
1	2	3	4	5	6	7
<i>(Vägvakt på bstr Lie - Ded)</i>						
23/6	Ub	9850 går	Ded	9.47	Spg	Jn
	Jb	5362 "	Fog	2.45	"	Jn
	Ub	5339 "	Lie	8.39	"	Jn
	Ub	5365 inställt	—	—	"	Jn
	Jb	5331 försenat	Spg	3.45	"	Ar
	Ub	65 försenat	Lie	7.05	Lie	Ha
	Gg	5367 går	Lie	16.49	Lie	Ha
	Gg	5346 försenat	Ded	15.45	Ded	Gs
	Gg	5346 minskad försening	Ded	15.33	Ded	Gs
	Gg	9853 försenat	Lie	16.50	Lie	Ha
	Gg	68 x 9853 i Spg	—	—	Ded	Gs
	Gg	5367 försenat	Lie	17.05	Lie	Sh
	Gg	5333 försenat	Spg	18.45	Spg	Re
	Gg	5333 merförsenat	Spg	19.05	Spg	Re
24/6	Ub	5362 går	Fog	2.45	Spg	Re
	Gg	5365 inställt	—	—	"	Re
	Jb	5363 går	Lie	14.17	Lie	Jk
	Jö	7462 går efter 504	—	—	Ded	Bg
	Jö	5363 x 7462 i Ded	—	—	Lie	Jk
	Jb	7462 försenat	Ded	14.35	Ded	Bg
1) Regelbundna underrättelser lämnade 23/6						
2) Regelbundna underrättelser lämnade 23/6						

SJ bl 674.24 (Dbr 5.59)

## Anvisningar till vägvaktsboken (tryckta på pärmens insida)

1. Signaturer får användas.
2. I kol 1 antecknas det datum, när anordningen skall gälla.
3. I kol 3 antecknas även underrättelsen »Intet», som stryks över, om annan underrättelse erhålls.
4. Om samma sida används för flera dygn, skall dygnen skiljas med ett tvärstreck.