

Redaktion: Tas, 3971

1981—01—19

Ändringstryck 3 till Kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen (SJF 010.1)

Gäller fr o m 1981—03—01

Omfattar 7 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer:

De viktigaste ändringarna är följande.

§ 28

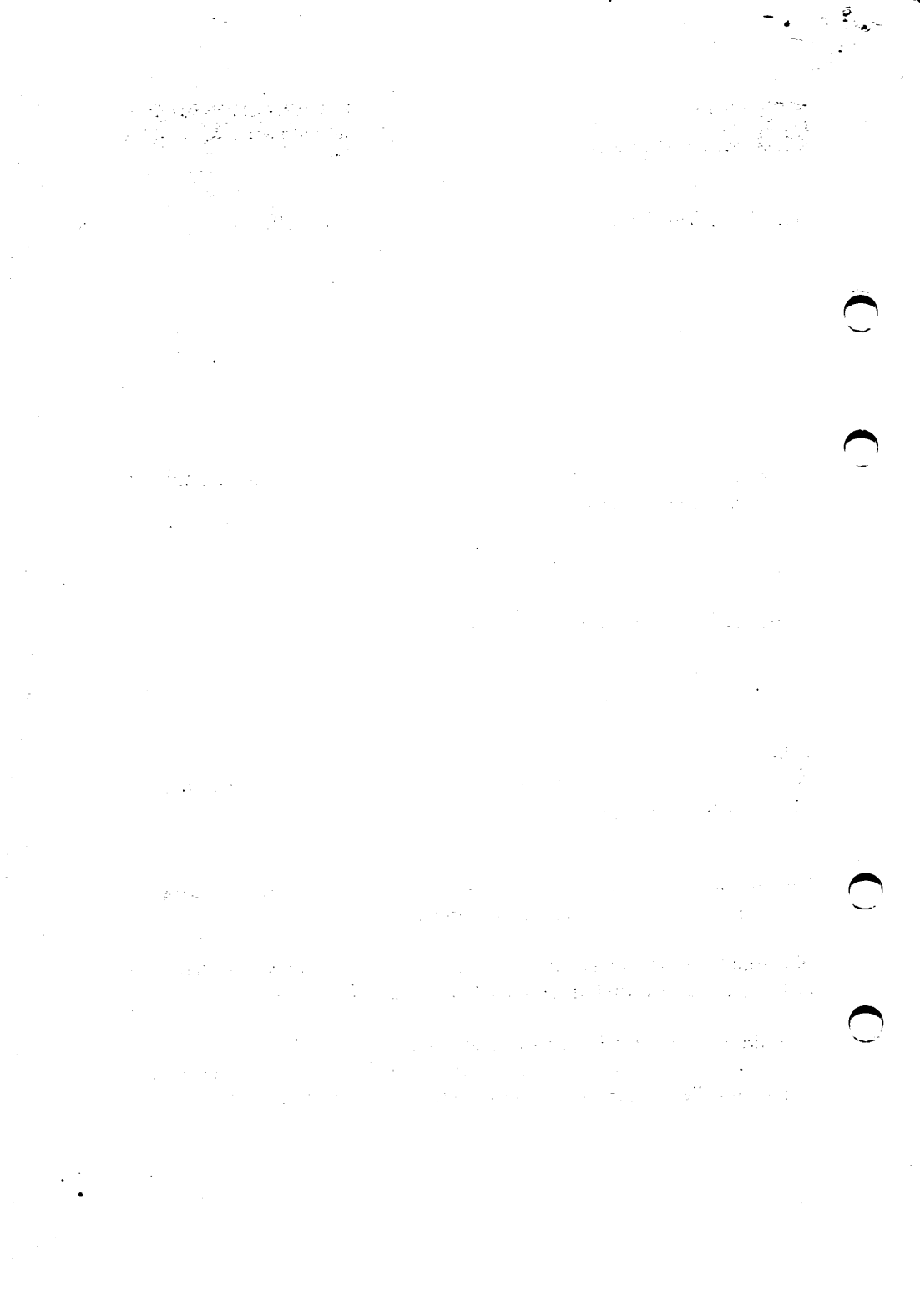
Ändrade föreskrifter för ordergivning i vko om hastighetsnedsättningar till följd av arbete som flyttas och/eller förlängs.

§ 70

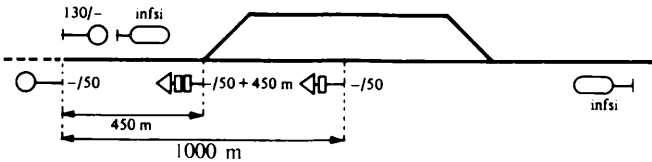
De flesta nyheterna är en följd av de ändringar som samtidigt härmed gjorts i säo (SJF 010). I övrigt kan följande nämnas.

Nuvarande punkt 4) i avsnittet "Till mom 1, näst sista stycket" har utgått, enär tillvägagångssättet ansetts innebära vissa riskmoment.

När tkl/fjtkl lämnar förare tillstånd att passera blocksignal som ej visar "kör" skall han samtidigt påminna föraren om den hastighet som i detta speciella fall gäller ("Kör på sikt, högst 40 till nästa huvudsignal").

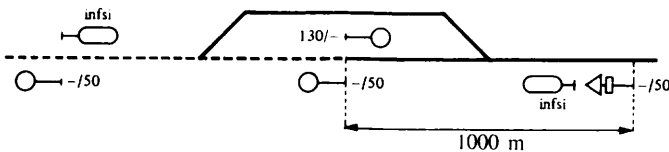


d) nedsättning på linjen med orienteringstavlan på station



Här har en orienteringstavla placerats 1000 m framför hastighetstavlan vid *huvudtågvägen*. Dessutom skall — med hänsyn till tåg, som avgår från sidotågväg — en extra tavla placeras omedelbart utanför yttersta växeln mot nedsättningssträckkan. Avståndet från sistnämnda tavla till hastighetstavlan skall anges på tilläggstavla.

II. Nedsättning både på linjen och på station (50 km/h)



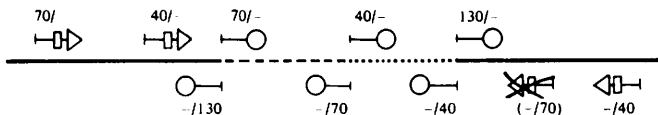
I ovanstående exempel, där sth vid utfart från sidotågvägen är 40 km/h, skall en extra hastighetstavla placeras vid stationsgränsen. Om den tillåtna hastigheten är lägre än den som gäller vid utfart från sidotågvägen, skall den extra hastighetstavlan i stället sättas upp omedelbart utanför växeln.

Till § 28

III. Flera nedsättningar som berör varandra

Streckad linje = nedsättning till 70 km/h

Prickad linje = nedsättning till 40 km/h



I ovanstående exempel utelämnas orienteringstavlan framför den nedsättning som innebär direkt övergång från lägre till högre sth. (I exemplet ovan har denna tavla korsats över.)

Till mom 3

På dubbelspår skall order ges till tåg i båda riktningarna även om nedsättningen berör endast det ena tågspåret. Detta med hänsyn till att enkelspårsdrift med kort varsel kan behöva anordnas.

I order om hastighetsnedsättning anges km-talen i rätt ordning med hänsyn till färdriktningen.

Vid arbete som kräver att nedsättningssträcka flyttas och/eller förlängs, behöver — vid ordergivning i vko — de exakta punkterna ej anges. Den totala sträckan, vars begynnelse- och slutpunkter skall anges i vko, får ej överstiga *tre* km. Även nedsättningar med olika sth får förekomma. Uppgiften till tkl och ordern i vko formuleras enl följande exempel, där nedsättningar till såväl 40 km/h som 70 km/h förutsättes förekomma.

Exempel: "Mellan km 10,000 och 13,000 förekommer sth 40 km/h och 70 km/h på vissa avsnitt. Betongslipersinläggning och rälsbyte. Arbetet börjar vid km 10,000 och bedrivs i riktning mot km 13,000."

Såväl orienteringstavlor som hastighetstavlor måste ovillkorligen flyttas, allteftersom arbetsplatsen och tillhörande hastighetsnedsättning flyttas.

Till mom 4

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.

Till § 29

Till § 29. A- arbete**Till mom 1**

Till avd b. Förbud mot "A-arbete efter tåg" kan t ex behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Till mom 3

Tsm begäran skall inledas med orden: "*Begäran om A-arbete*".

Arbetsplatsens läge bör anges så noggrant som möjligt (t ex på station: spår; på linjen: km-tal eller beteckning på de blocksignaler som begränsar sträckan för A-arbetet).

Till mom 7

Anmälan skall inledas med orden: "*Anmälan om avslutat A-arbete*".

Har K16-nyckel använts, får A-arbetet ej anmälas avslutat, förrän tsm tillämpat § 47.

Till mom 8

Till anm. Föreskrifterna är tillämpliga dels vid A-arbete i samband med enstaka A-fordonsfärd, dels då flera A-fordon (arbetsmaskiner) framföres i anslutning till arbetet. Den som enl § 32:3, anm, begär medgivande för A-fordonsfärderna skall vara tsm för arbetet.

Föreskrifterna i denna paragraf är tillämpliga även när spår måste vara avstängt p g a *arbete på fordon*. Härvid gäller dock följande kompletterande anvisningar.

a) Föreskrifterna för A-arbete behöver ej tillämpas

1) vid arbete på tryckluftladdat tåg som fastbromsats enl SJF 312,

2) vid arbete där personalen befinner sig helt utanför rälererna och ej intill kaj, vägg e d. Vid behov (t ex dålig sikt) bör dock den som utför arbetet själv lägga ut bromsskor eller bromssläde på båda sidor om fordonet.

Till § 36. Vagnuttagning

Till mom 1

Till vut efter tåg räknas ej återgående pålok och ej heller vut med hjälpfordon på den stationssträcka där det hjälpbehövande tåget finns.

Förbud mot vut efter tåg kan t ex behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Cto får på följande villkor medge vut efter tåg med resande (01):

— vutsträckan får omfatta endast del av stationssträckan,

— vut får börja först sedan föraren på tåget anmält "01 in i X", där X förutsättes vara gräns för vutsträckan. Sådan anmälan skall vara föreskriven i tdt för 01 eller åläggas föraren genom order på S11. Skall vut börja på linjen och gå i riktning *från* 01, får denna anmälan i stället göras av tsm sedan han förvissat sig om att 01 passerat den plats varifrån vut skall föras ut och att 01 har slutsignal.

Utgöres hjälpbehövande tåg av motorvagnståg och skall det framföras av hjälpfordon med koppel av annan typ, får resande medfölja endast om övergångskoppel enl SJF 010.3 användes.

Till anm. Alla vut skall vara knutna till arbetet eller därmed sammanhängande kontaktledningsarbete. Högst två vut får utföras från en och samma gränsstation. Gränspunkten mellan motriktade vut utgöres av den för varje tillfälle aktuella arbetsplatsen förbi vilken vut ej får föras. Order härom ges på S1 ("Vut får ej föras förbi arbetsplatsen vid km. . ."). Tsm på vut som befinner sig på samma sida om gränspunkten skall samråda.

Till mom 2

Vut bör begäras i god tid, bl a för att stationerna skall hinna underätta ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare.

Till §36

Om vut börjar inom den disponerade tiden, men det ej kan undvikas att denna överskrides, behöver ny vut ej begäras. Om däremot vut ej hinner börja inom den disponerade tiden, får den ej utföras.

När vut är angiven i tdtboken och på den grafiska tdt, skall i tdtboken anges alla de förutsättningar som gäller för vut. Tkl på alla berörda stationer liksom förare och tsm som ej erhåller tdtboken skall inhämta behövlig information ur den IF som enl säok till § 22 skall utfärdas av cto. Tdtenlig vut har nummer. Även om vut går till plats på linjen utan "inlåsning" och återgår därifrån, skall ett nummer finnas för vardera rörelseriktningen. Trots den dubbla numreringen betraktas vut av detta slag som en vut vid tillämpning av säo föreskrifter.

När vut skall äga rum på dag som bestämts i tdt, skall S1 ej utfärdas. Vut som anordnas på särskild order enl tdt skall begäras i vanlig ordning (varje vut som enl tdt ej går dagligen kan anordnas på särskild order). På S1 behöver sådan vut anges endast med nummer.

Ändras någon av förutsättningarna enl tdt — t ex att vut viss dag skall börja innan tåg lämnat stationssträckan (vut efter tåg) — skall i stället helt ny vut anordnas. För detta svarar fjtkl resp tkl på den gränsstation där tsm skall meddelas att vut får börja.

Till mom 4

När vut skall börja på fjst eller tpl på linjen, får fjtkl/tkl delge S1 till tsm per telefon eller radio. Tsm skall mot kvitto delge S1 till föraren.

Finns *utfartssignal* på den station varifrån vut skall föras ut, får tkl/fjtkl muntliga tillstånd att vut får börja lämnas villkorligt enl följande formulering: "*När utfartssignalen visar 'kör', får vut börja.*"

Till mom 5

Redan innan fordonen föres ut, måste tsm förvissa sig om att bromsvikten blir tillräcklig, när fordonen — t ex efter lastning — skall föras in. Om bromsvikten är otillräcklig, kan tsm antingen koppla till bromsvagnar eller muntligt ge order om hastighetsnedsättning.

Till § 41. Bromsföreskrifter för tåg

Föreskrifter om tryckluftbromsar finns i SJF 312.

Till mom 1

I det antal axlar med P-broms, som är medgivet i bromsgrupp R, skall P-bromsade axlar på dragfordon inräknas.

Dragfordon som endast har P-broms (bl a flertalet lokomotorer) får framföra tåg av bromsgrupp G, trots att en del av tågets bromsvikt därigenom kommer från P-bromsar.

När G-broms användes i bromsgrupp P, skall storleken av bromsvikten från G-bromsar anges på bl 67 017.

Till mom 2

Vid tillämpning av föreskrifterna i avd a, b och c, punkt 3, skall minst två axlar vara tryckluftbromsade. Fordon med enbart inkopplad magnetskenbroms anses ej som tryckluftbromsat.

Skulle sådant fel uppstå på linjen att ej alla villkor i avd c kan uppfyllas, får tåget dock framföras till närmaste bevakade station i tågets väg. Hastigheten får ej överstiga 40 km/h. Dessutom gäller:

— är sista fordonet ej anslutet till tryckluftledningen och framföres tåget på sträcka utan linjeblockering, skall föraren stanna vid stationsgränsen till ovannämnda station och underrätta tkl att slutsignalkontroll erfordras

— är villkoren i punkt 3 ej uppfyllda, skall fordonets handbroms bemannas.

Till avd c, punkt 3. Föreskriften innebär att fordon med resande skall befinna sig i en tågdel som automatiskt bromsas, om fordonet (ensamt eller jämte andra fordon) skulle gå loss från det övriga tågsättet.

Till § 41—43***Till mom 3***

Anvisningar för och exempel på bromsberäkning finns i SJF 312. Bromsberäkning skall göras även för tåg som består av endast ett eller flera dragfordon men behöver ej göras för motorvagnståg i vilket alla boggier har verksam tryckluftbroms.

Uppgiften på bl 67 017 om tillgängligt bromstal skall kontrolleras av föraren med ledning av blankettens uppgifter om tågvikt och bromsvikt. Tågets sth på olika avsnitt med hänsyn till det tillgängliga bromstalet framgår av tabell i linjeboken.

Till § 42. 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. Även strömförsörjningen sätter i vissa tåg — särskilt vintertid — en övre gräns för tåglängden, eftersom såväl tågvarmeledning med tillhörande kopplingsanordningar som lokens transformatorer är dimensionerade för ett begränsat antal fordon.

Till § 43. Transportvillkor för fordon och laster av olika slag***Till mom 2***

När tåg ställes i ordning och när dess sammansättning kontrolleras, skall bl a ses till att vagnarnas axellast ej överskrider den största tillåtna enl SJF 657. Av nämnda författning framgår hur medgivande begäres och lämnas för vagn med för stor axellast.

Till mom 3

Hur medgivande begäres och lämnas för fordon som överskrider lastprofilen framgår av SJF 620.1.

Till § 70

Till § 70. Huvudsignal visar ej "kör"

Observera att otydlig eller ofullständig signalbild eller utebliven signalbild skall anses som "stopp".

Till mom 1

I princip skall förarens anmälan göras genast sedan tåget stannat framför signalen. Har föraren grundad anledning förmoda att exempelvis utfartssignal visar "stopp", t ex på grund av möte, eller att blocksignal visar "stopp", därför att ett framförvarande tåg ej lämnat blocksträckan, får han efter eget bedömande dröja med sin anmälan. Anmälan skall dock göras senast efter ca 5 min.

Observera att föreskriften att tåget skall ha stannat innan anmälan göres även gäller när radio användes.

Till avd a. Finns såväl yttre som inre infartssignal eller inre och yttre utfartssignal gäller föreskrifterna för varje signal.

Till avd a, punkt 3. När stationen är obevakad påverkas infarts- och utfartssignalerna automatiskt av tågen. Därför skall föraren göra anmälan till tkl på nästa bevakade station när sådan signal ej visar "kör" liksom när det är fråga om blocksignal.

Till avd a, punkt 4. Anledningen till att infartssignal visar "stopp" kan t ex vara att bevakningen upptagits.

Till anm. På annan bevakad station än fjst gäller följande.

Anmälan att utfartssignalen ej visar "kör" skall göras till tkl. Visar ej heller blocksignalen "kör", skall föraren stanna även framför denna och göra anmälan till tkl på nästa bevakade station (fjtkl).

Till § 70

Till näst sista stycket. När tkl (fjtkl) fått meddelande från förare att huvudsignal visar "stopp", skall han först kontrollera att detta ej beror på felaktigt växelläge e d eller någon felaktig manöver eller därför att fordon, småfordon eller A-arbete finns på berörd sträcka. Fjtkl skall utnyttja möjligheten att lokalisera eventuellt felaktiga funktioner genom att koppla in "totalindikering".

Om viss blocksignal (här betecknad Xy U4) ej visar "kör", skall tkl normalt vidtaga följande åtgärder:

- 1) I tamboken införes tågets nummer (här kallat 04) liksom numren på eventuella tåg som befinner sig framför 04 på samma stationssträcka.
- 2) I tambokens anmkolumn noteras för 04 "Stopp vid Xy U4".
- 3) Medgivande till 04 att passera Xy U4 får lämnas först sedan närmast föregående tåg (02) kommit in till stationen, såvida inte bevakningen tagits upp på mellanliggande obebakad station. När tkl ger 04 tillstånd att passera Xy U4 noteras i tambokens anmkolumn "Medg passera kl" samt förarens namn.

Skulle det finnas flera blocksträckor mellan Xy U4 och nästa bevakade station och t ex även Xy U6 visa "stopp" måste 04 stanna även framför denna signal och föraren anmäla detta till tkl.

Ovanstående förfaringssätt skall tillämpas även av fjtkl. Erforderliga noteringar skall dock av denne göras på grafiskt tdtblad.

Det är synnerligen viktigt att medgivanden att passera infarts-, utfarts- eller blocksignal repeteras av föraren; repetitionen skall bekräftas av tkl (fjtkl) med "rätt". I sammanhanget onödiga meddelanden får ej förekomma.

I det följande lämnas exempel på hur samtal — i detta fall i signaltelefon på sträcka utan fjb — lämpligen bör utväxlas.

1) Tåg 04 i exemplet ovan har stannat framför blocksignalen Xy U4 i stoppställning.

Föraren: "Föraren tåg 04. Jag står framför blocksignal Xy U4, som visar stopp."

Tkl: "Tåg 04 får passera Xy U4 i stopp. Kör på sikt, högst 40 till nästa huvudsignal. Persson."

Föraren: "Jag repeterar. 04 får passera Xy U4 i stopp och köra på sikt, högst 40, till nästa huvudsignal. Axelsson."

Tkl: "Rätt".

Anm. I detta speciella fall — när blocksignal ej visar "kör" — skall alltså föraren påminnas om medgiven hastighet. Uttrycket "på sikt" motsvarar härvid föreskrifternas "tåget skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas."

2) Tåg 01 har stannat framför infartssignalen Yx 1/1 i stoppställning.

Föraren: "Föraren tåg 01. Jag står framför infartssignal Yx 1/1 som visar stopp."

Tkl: "Tåg 01 får passera Yx 1/1 i stopp. Tågvägen är inspekterad. Andersson."

Föraren: "Jag repeterar. 01 får passera Yx 1/1 i stopp. Tågvägen är inspekterad. Jonsson."

Tkl: "Rätt".

Till sista stycket. Dessa föreskrifter är tillämpliga t ex vid återgående pålok eller när annan vut måste framföras mot inställd körriktning. Observera att föraren — om fordon lämnats kvar på tågspår på linjen — är skyldig att tillämpa föreskriften i § 83:7, sista stycket.

Till § 70*Till mom 2*

Observera att signalen "beredd" skall ges, när tåg stannat framför infartssignal som ej visar "kör" och signaltelefon (radio) saknas.

Till avd a, punkt 2. Anmälan måste göras och tillstånd för fortsatt färd erhållas även när utfartssignalen visar "kör" eller när sådan signal saknas.

Till avd c. Den strängare föreskriften när det gäller blocksignal vid stationsgränsen på bevakad station beror på risken för motriktad rörelse med tåg eller vut.

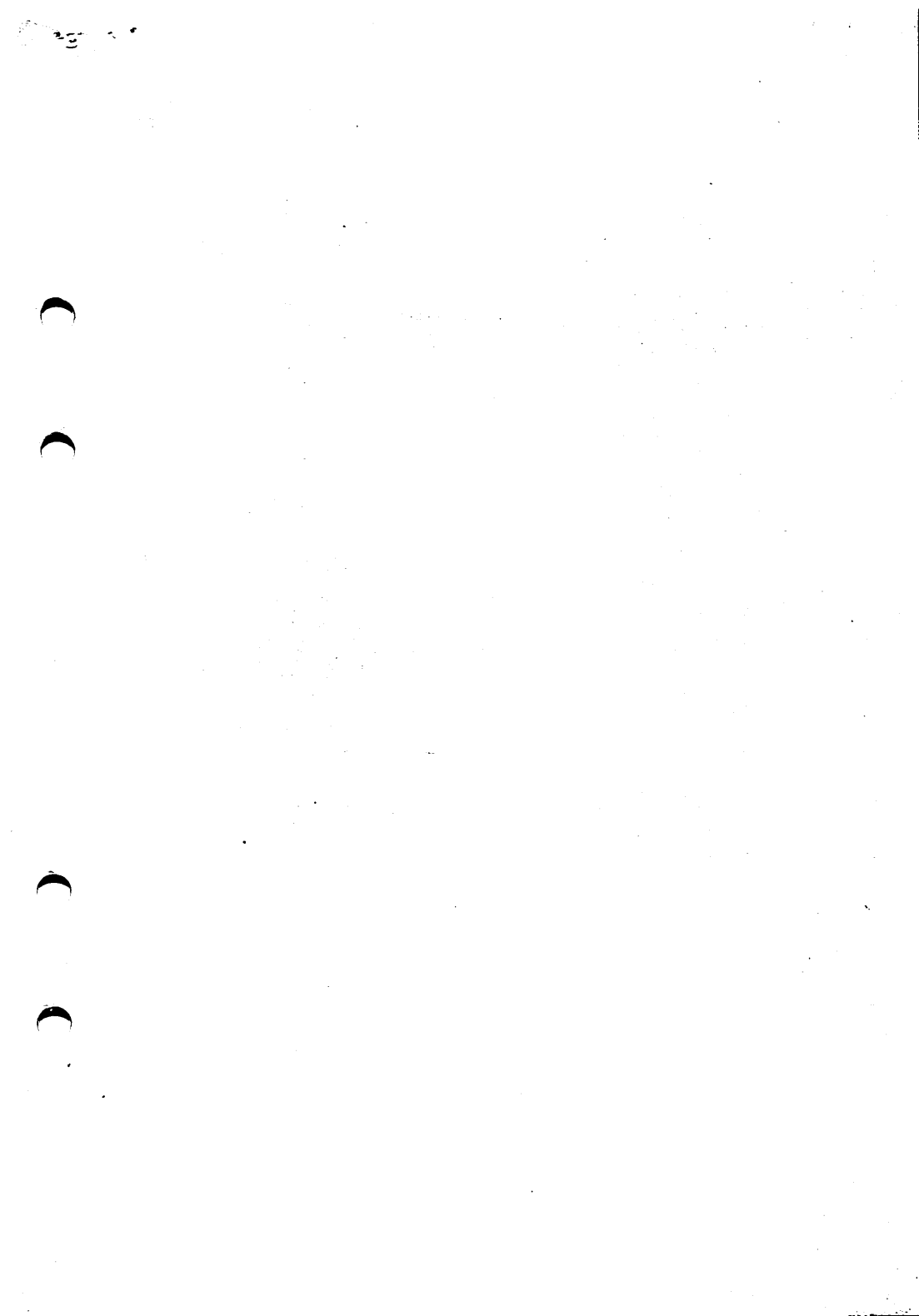
Till mom 3

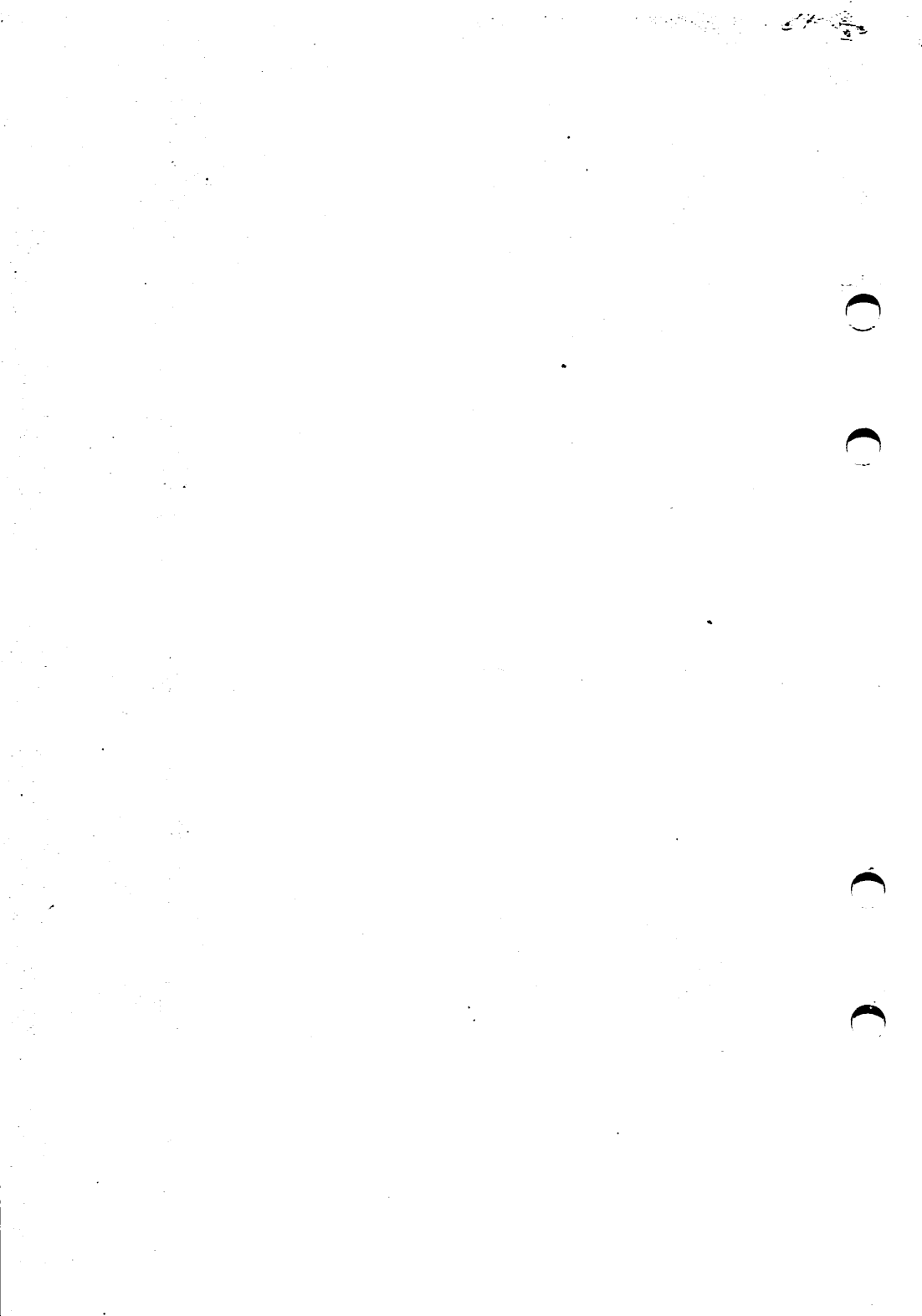
Det bör observeras att samma föreskrifter gäller antingen föraren fått tillstånd att passera signalen eller ej. Enda undantaget härifrån är när föraren skall passera infarts- eller utfartssignal på bevakad station och han av tkl fått dels tillstånd att passera signalen, dels besked att tågvägsinspektion utförts. Eftersom tillvägagångssättet med växel- och hinderfrihetskontroll genom föraren innebär ytterligare reducerad hastighet, bör detta alternativ tillämpas endast när det möter stora svårigheter för tkl att ombesörja tågvägsinspektion, t ex på sträckan mellan yttre och inre infartssignal.

Att utfarts- eller blocksignal förreglar växel eller rörlig bro på linjen framgår dels av särskild märktavla på signalen, dels av linjebeskrivningen.

Till mom 3 och 4

Kontrollen av att rörlig bro är farbar kräver en noggrann besiktning, bl a av de i bron ingående låsanordningarna. Vid rörlig bro finns därför brosignal som visar vitt sken när det rörliga spannet är låst i farbart läge. Visar brosignalen ej vitt sken, får bron ej passeras och föraren skall ringa till lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl/fjtkl skall ombesörja att bron besiktigas genom boc försorg. Bron får passeras först sedan denne lämnat föraren meddelande.







CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

PRESENTATIONSBLAD
till ändringstryck/ny utgåva
Datum

Redaktion: Tas, 3971

1982—02—01

Ändringstryck 4 till Kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen (SJF 010.1)

Gäller fr o m 1982—05—23

Omfattar 20 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer:

Utöver de ändringar, som har samband med ätr 4 till säo (SJF 010) kan följande nämnas.

till § 3:1

Huvudsignal för lastplats behöver inte vara placerad i direkt anslutning till lastplatsen. (Det rör sig härvid vanligen om f d utfartssignal på angränsande f d station.)

till § 3

Det behöver inte finnas signalflaggor på dragfordon i tåg.

Bdc behöver inte föreskriva var hindertavlor skall förvaras på linjen.

till § 36:9

Förutsättningarna har ändrats något för vut med större sth än 40 km/h.

till § 43:7

Planenliga transporter av överksamta dragfordon skall tagas in i RF.

till § 43:9

Om godsvagnar medföres i tåg med resande skall de normalt placeras efter vagnar med resande.

till § 47:5

Växlingsbiträde kan få medgivande att kvittera ut K16-nyckel i förarens ställe.

till § 70:1

Det första samtalsexemplet har arbetats om något, så att det skall passa även för fjbsträcka.

mönstersamlingen

I säpl har avsnitt A5 kompletterats. I avsnitt C har texten ändrats så att den överensstämmer med grundföreskrifterna i SJF 580.0.

Tamboken, riktning Turnäs uppspår, har anpassats till nuvarande föreskrifter i § 70.

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

Säkerhetsåtgärder skall vidtagas i så god tid, att tåg inte försenas. Men har man kommit i den situationen att man måste välja mellan säkerheten och tidsvinsten, gäller alltid: säkerheten först!

När det föreskrives att viss tjänsteman skall utföra en åtgärd måste han göra det själv och han får alltså ej beordra någon annan att göra detta. 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 vidtagen.

I fråga om befogenheterna i samarbetet mellan tkl och tklbiträde gäller dock särskilda föreskrifter i § 47:1. Vad som sagts i föregående stycke gäller ej heller befattningshavare som är huvudchef (cto, lstc, lc vid banavdelningen m fl). Denne kan enl SJF 000 delegera eller ge medarbetare i uppdrag att utföra eller besluta viss åtgärd.

Tilläggs- och undantagsföreskrifter skall bekantgöras för tåg- och banpersonal i linjeboken eller — när så angivits — i RF resp IF och för stationär personal vid trafik- och maskinavdelningen av lc i säpl.

RF som gäller säkerhetstjänsten skall tilldelas tas.

Till § 3. Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

Signalmedlen i denna paragraf indelas i:

signalinrättningar = fasta signalmedel som kan visa signal ("stopp", "kör", "vänta stopp" o d),

Till § 3

signalredskap = flyttbara signalmedel som man kan ge signal med,

tavlor = fasta eller flyttbara signalmedel som i regel ej kan visa signal utan endast upplyser om visst förhållande.

Om annat ej anges, användes visst signalmedel både som dag- och nattsignal.

Vid uppsättning eller flyttning av huvudsignal eller försignal skall placeringen bestämmas av bdc i samråd med cto. Detta gäller även övriga signalinrättningar, om den lämpligaste placeringen är tveksam.

Huvudsignaler***Till mom 1***

Om det på sträckan fram till nästa huvudsignal (stationsgränsen) finns hastighetstavla som lämnar annat hastighetsbesked, gäller alltid den *lägsta* hastigheten.

På vissa stationer finns för tågs infart såväl yttre som inre infartssignal och för tågs utfart såväl inre som yttre utfartssignal.

Vid stationsgränsen till station på sträcka med linjeblockering finns en huvudsignal (=blocksignal) som reglerar tågs och vut infart på linjen. Är sträckan mellan två stationer indelad i flera delsträckor (=blocksträckor), finns en blocksignal vid början av varje blocksträcka.

Huvudsignal kan finnas för lastplats och rörlig bro. Dessa huvudsignaler har ingen särskild benämning. Huvudsignal för lastplats är inte alltid placerad i direkt anslutning till lastplatsen.

Till anm 1. Infartssignalen har i detta fall *röd* märktavla i stället för gul (se mom 34). Enl § 70, mom 2 får infartssignal med röd märktavla aldrig passeras utan tillstånd.

på stationen. I sådant fall skall enl § 68 hastigheten över stationen (från infartssignalen till stationsgränsen) sättas ned till 40 km/h med hastighetstavlor. Vad som sagts i detta stycke gäller i tillämpliga delar även lastplats.

Försignaler

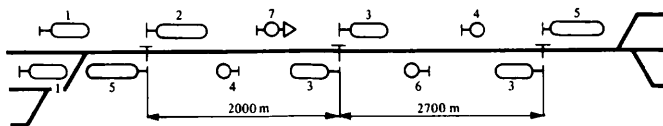
Till mom 2

Försignal sättes upp på ett avstånd framför huvudsignal — ”försignalavstånd” — som varierar mellan i regel 600 och 1000 m beroende på banans sth och lutningar. Detaljföreskrifter finns i SJF 544.0.

Försignal till infartssignal är i regel fristående. Om blocksträckan närmast en station är mycket kort — motsvarande ca försignalsavstånd — är dock i regel infartssignalen försignalerad i närmast föregående blocksignal. På sträcka med dubbelspår finns på fristående försignal till infartssignal en tavla med stationens signatur.

Blocksignal försignaleras i närmast föregående blocksignal, om blocksträckan är högst ca 2 500 m. Är blocksträckan längre, finns alltid en fristående försignal. Blocksignal uppsatt vid stationsgränsen försignaleras i regel ej. Är avståndet mellan huvudtågvägens utfartssignal och blocksignalen tillräckligt långt — minst försignalsavstånd — och de båda signalerna oberoende av varandra, försignaleras dock blocksignalen i utfartssignalen.

Hur signaleringen är ordnad på sträcka med linjeblockering framgår av nedanstående fig.



- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 = Utfartssignal | 5 = Infartssignal |
| 2 = Blocksignal med försignalsken | 6 = Fristående blockförsignal |
| 3 = Blocksignal utan försignalsken | 7 = Orienteringstavla såo fig 54 b |
| 4 = Fristående infartsförsignal | |

Till § 3

På försignal kombinerad med huvudsignal visas försignalbild i regel endast tillsammans med "kör" i huvudsignalen. Andra kombinationer än fig 5 a—c kan förekomma.

Observera att det inte finns någon särskild försignalbild till huvudsignalbilden enligt fig 1 d. Den försignaleras på samma sätt som när huvudsignalen visar enbart två gröna sken. Föraren måste därför vidtaga åtgärder för att minska hastigheten till 40 km/h. Först när huvudsignalbilden har iakttagits, får hastigheten anpassas härfter.

Framför vissa huvudsignaler där sikten är mindre god kan finnas en repeterförsignal. Sådan försignal, som alltid är fristående, är försedd med tavlor med texten "Rep Fsi" samt avståndet i meter fram till huvudsignalen.

Till anm. Kan infartssignalen ej ses på försignalavstånd, kan i stället hastigheten sättas ned med hastighetstavlor i sådan grad, att tillräcklig bromsväg erhålles från den punkt, där föraren kan se signalen, fram till denna. Begynnelsestavlan skall placeras i höjd med orienteringstavlan enl fig 54 b och den tavla som markerar nedsättningssträckans slut vid den punkt där föraren vid klar sikt kan se infartssignalen.

Dvärgsignal

Till mom 3

Dvärgsignaler användes bl a för låsning av växlar och spårspärrar. Eftersom de står i förbindelse med spårledning, kan man genom signalerna även få kontroll av att fordon ej finns på signalsträckan. Signalsträckan, vars längd är mycket varierande, har sitt slut vid nästa dvärgsignal. Slutpunkten för signalsträcka bortom sista dvärgsignalen markeras i regel med en dvärgsignal-tavla enl fig 51.

För alla signalbilderna — alltså även sken i lodrät linje (fig 6 b) — gäller att nästa dvärgsignal kan visa "stopp".

Signalbild enl fig 6 d visas, när beroendet mellan signalen och spårledningen är bortkopplat och växlar frigivits för lokal manövrering.

V-signal

Till mom 5

Tills utbyte behövs får tilläggstavlan vara rund.

V-försignal

Till mom 6

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

A-signal

Till mom 8

I vissa signaler ("tablåsignaler") visas "stopp" med flera röda blinkande lampor.

Stopplykta

Till mom 9

I vissa fall finns stopplykta på stoppbock för att utmärka tågvägs slutpunkt. Sådan stopplykta skall alltid vara tänd.

Bromsprovssignal

Till mom 11

Observera att bromsprovssignal användes för signalering endast till förare.

Till § 3

Till fig 13 c. Endast vissa bromsprovssignaler kan visa denna signalbild.

M-signal***Till mom 12***

Möteskontroll med hjälp av M-signal får ske endast efter medgivande av cta. En förutsättning för sådant medgivande är att möteskontroll ej lämpligen kan ske på annat sätt.

Signalstav***Till mom 14***

”Avgång” med signalstav ges endast av tkl eller på dennes order.

Signalgivarens armar och handsignallykta***Till mom 15***

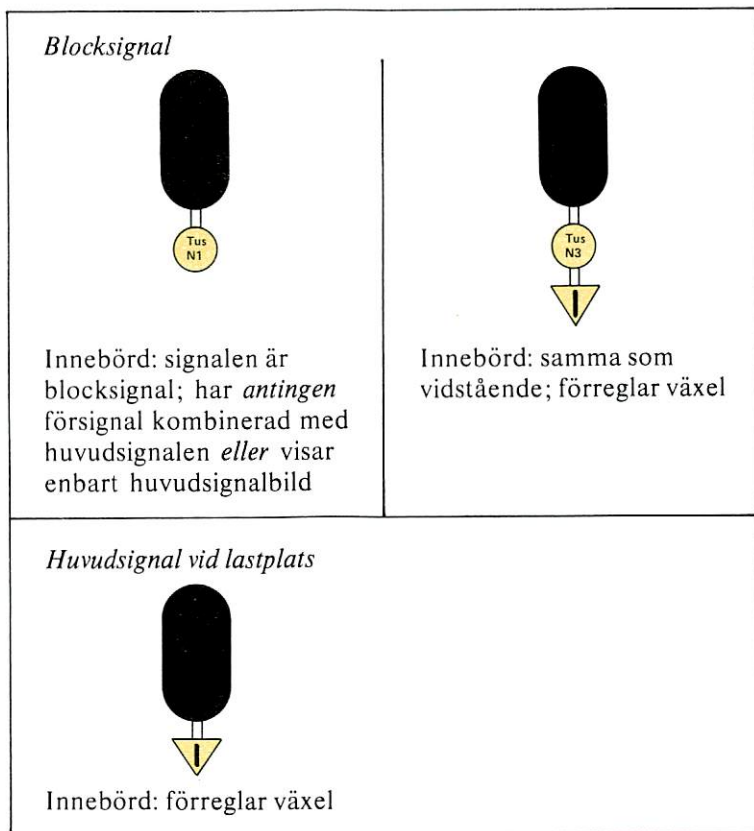
Observera att endast ”bromsa” och ”lossa” får ges i högtalare. Förrare kan dock genom utrop i högtalare göras uppmärksam på annan signal eller kallas till telefon där muntligt besked lämnas.

Signalerna enl mom 15 c—1 får ges även i radio. För *tågorderradio* och *trafikradio* gäller härvid särskild av CSJ fastställd instruktion som tages in i linjeboken. För *radio i växlingstjänst* gäller lokal instruktion som fastställs av lc (för ban- och maskinavdelningen av rc).

Nattsignal får av konduktörspersonal ges även med ficklampa.

Till avd a. Observera att ”avgång” ej får ges muntligt.

Till avd d. I regel ges nattsignalen ”stopp” med rött sken till tåg och med vitt sken till växling, vut och småfordon.



När huvudsignal förreglar rörlig bro på linjen användes tilläggs-tavla enl fig 58 e och – om skyddsväxel finns framför bron – även tavla enl fig 58 d.

Om den normala placeringen av märktavla skulle inkräkta på normalsektionen för fria rummet, placeras tavlan i stället på signalens övre del.

Till § 3

Signalredskap m m skall finnas i *minst* följande omfattning.

På bevakad och obevakad station:

1 signalstav med signalflagga (jämte påminnelsekärm) – på större stationer där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en i reserv,

1 handsignallykta (jämte påminnelsekärm) — på större station där flera tkl tjänstgör samtidigt: en för varje tkl — och dessutom en i reserv,

1 huvudsignaltavla för varje infartssignal som utgöres av semafor,

2 hindertavlor,

2 kontaktdon (gäller endast på sträcka med linjeblockering),

2 vagnförstängare (gäller endast fjst utan sidospår).

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

1 handsignallykta,

1 signalflagga,

2 kontaktdon (gäller endast på sträcka med linjeblockering).

På tåg och vut:

På dragfordonet skall enl SJF 333 finnas:

2 handsignallykter,

2 hindertavlor,

1 kontaktdon i varje förarhytt (gäller även manövervagnar), i enhyttslok dock 2.

Ann. På smalspåriga dragfordon skall finnas endast handsignallykter.

***Hos småfordonsförare vid A- och B-fordonsfärd,
banbesiktningsman vid besiktning,
tsm vid A-arbete,
ledare för arbetslag på linjen:***

1 handsignallykta, när nattsignal användes,

1 signalflagga, när dagsignal användes,

2 kontaktdon (gäller endast vid färd eller arbete på sträcka med linjeblockering),

2 hindertavlor (gäller endast tsm vid A-arbete).

Hos särskild tsm vid vut:

1 handsignallykta, när nattsignal användes,

1 signalflagga, när dagsignal användes.

Till § 4—5**Till § 4. Ljudsignaler***Till mom 1*

Efter tavla enl fig 55 c kan signaleringen upphöra när föraren bedömer att bevakaren (ytterbevakaren) uppfattat signaleringen. Är föraren tveksam, bör "tåg kommer" ges tills arbetsplatsen uppnåtts.

Till mom 5

Det kan vara lämpligt att ge "uppfattat" även i vissa fall som ej angivits i säo, t ex när tkl ger stoppsignal och föraren kan anta att signalen givits på grund av fara. I annat fall kan tkl bli tvungen att nödfrånkoppla kontaktledningen, vilket i onödan kan medföra förseningar av andra tåg.

Till § 5. Signaler på tåg

Vid påskjutning på del av stationssträcka får skenen på påloket redan under påskjutningen vara ordnade för återgången.

Fasta slutsignallyktor finns även på vissa personvagnar, t ex vagnar litt A7/B7.

Endast undantagsvis, d v s om lyktor saknas, får slutsignalskärm användas som nattsignal på *en* sida.

Har fordon sidoplacerade lykthållare i båda ändarna, skall slutsignalerna sättas upp i de bakre. Finns gavelplacerade hållare, får dessa användas. Gavelplacering bör dock undvikas vintertid, eftersom slutsignalerna då kan täckas av yrsnö.

Till mom 2

Vid växling behöver signalgivare ha tillräckligt utrymme vid sidan av spåret och större utrymme vid kurvspår än vid rakspår. Detta kan vara ett skäl för ic att ej medge upplag.

Till § 26

**Till § 26. Skydd vid vägkorsning. Vägvakts.
Säkerhetsanordning eller signal mot banan
fungerar ej***Till mom 1*

Säkerhetsanläggning vid vägkorsning utgöres av hel- eller halv bommar jämte ljus- och ljudsignaler, enbart ljus- och ljudsignaler, enbart ljussignaler eller enbart ljudsignaler. Närmare föreskrifter finns i SJF 580.0.

Anm. I såo användes begreppet "säkerhetsanordning" för samtliga ovannämnda anläggningar; i SFS 1978: 1001 däremot endast för hel- och halv bommanläggningar.

Vägvakts och annan vakts vid vägkorsning skall bära orangefärgad armbindel för att styrka sin behörighet.

Manövrering av bommar genom förarens försorg får medges av cto. Föraren skall ges order om uppdraget i tågets tdt eller S11.

Om det skulle bli aktuellt att införa detta förfaringsätt vid en vägkorsning, där bomfällningen tidigare skett på annat sätt, skall cta direktiv inhämtas.

Till mom 2

Vid tågförseining får tkl på den station, varifrån tåget skall gå ut på den stationssträcka där vägkorsningen är belägen, medge ändring i vägvakts tjänstgöringstid.

Till § 36. Vagnuttagning

Till mom 1

Till vut efter tåg räknas ej återgående pålok och ej heller vut med hjälpfordon på den stationssträcka där det hjälpbehövande tåget finns.

Förbud mot vut efter tåg kan t ex behövas på sträckor med stigning där tåg enl erfarenhet kan behöva backa. Beslut härom fattas av cto i samråd med bdc.

Cto får på följande villkor medge vut efter tåg med resande (01):

— vutsträckan får omfatta endast del av stationssträckan,

— vut får börja först sedan föraren på tåget anmält "01 in i X", där X förutsättes vara gräns för vutsträckan. Sådan anmälan skall vara föreskriven i tdt för 01 eller åläggas föraren genom order på S11. Skall vut börja på linjen och gå i riktning *från* 01, får denna anmälan i stället göras av tsm sedan han förvissat sig om att 01 passerat den plats varifrån vut skall föras ut och att 01 har slutsignal.

Utgöres hjälpbehövande tåg av motorvagnståg och skall det framföras av hjälpfordon med koppel av annan typ, får resande medfölja endast om övergångskoppel enl SJF 010.3 användes.

Till anm. Alla vut skall vara knutna till arbetet eller därmed sammanhängande kontaktledningsarbete. Högst två vut får utföras från en och samma gränsstation. Gränspunkten mellan motriktade vut utgöres av den för varje tillfälle aktuella arbetsplatsen förbi vilken vut ej får föras. Order härom ges på S1 ("Vut får ej föras förbi arbetsplatsen vid km. . ."). Tsm på vut som befinner sig på samma sida om gränspunkten skall samråda.

Till mom 2

Vut bör begäras i god tid, bl a för att stationerna skall hinna underätta ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare.

Till §36

Om vut börjar inom den disponerade tiden, men det ej kan undvikas att denna överskrides, behöver ny vut ej begäras. Om däremot vut ej hinner börja inom den disponerade tiden, får den ej utföras.

När vut är angiven i tdtboken och på den grafiska tdt, skall i tdtboken anges alla de förutsättningar som gäller för vut. Tkl på alla berörda stationer liksom förare och tsm som ej erhåller tdtboken skall inhämta behövlig information ur den IF som enl sök till § 22 skall utfärdas av cto. Tdtenlig vut har nummer. Även om vut går till plats på linjen utan "inlåsning" och återgår därifrån, skall ett nummer finnas för vardera rörelseriktningen. Trots den dubbla numreringen betraktas vut av detta slag säkerhetsmässigt som *en* vut (inklusive den tid vut finns på platsen på linjen).

När vut skall äga rum på dag som bestämts i tdt, skall S1 ej utfärdas. Vut som anordnas på särskild order enl tdt skall begäras i vanlig ordning (varje vut som enl tdt ej går dagligen kan anordnas på särskild order). På S1 behöver sådan vut anges endast med nummer.

Ändras någon av förutsättningarna enl tdt — t ex att vut viss dag skall börja innan tåg lämnat stationssträckan (vut efter tåg) — skall i stället helt ny vut anordnas. För detta svarar fjtkl resp tkl på den gränsstation där tsm skall meddelas att vut får börja.

Till mom 4

När vut skall börja på fjst eller tpl på linjen, får fjtkl/tkl delge S1 till tsm per telefon eller radio. Tsm skall mot kvitto delge S1 till föraren.

Finns *utfartssignal* på den station varifrån vut skall föras ut, får tkl/fjtkl muntliga tillstånd att vut får börja lämnas villkorligt enl följande formulering: "*När utfartssignalen visar 'kör', får vut börja.*"

Till mom 5

Redan innan fordonen föres ut, måste tsm förvissa sig om att bromsvikten blir tillräcklig, när fordonen — t ex efter lastning — skall föras in. Om bromsvikten är otillräcklig, kan tsm antingen koppla till bromsvagnar eller muntligt ge order om hastighetsnedsättning.

Till mom 7

Vut börjar så snart tkl/fjtkl lämnat sitt muntliga medgivande härtill och anses räcka tills vut stannar på slutplatsen. Vad som ligger därutanför — hopväxling av fordonen innan vut börjar och isärväxling efter vut slut — hänföres till växling och regleras bl a av SJF 010.3 (vxi) och föreskrifterna i § 37. Till växling räknas även de rörelser som kan bli nödvändiga, när under tiden för vut vagnomsättning skall ske på fjst eller tpl på linjen. Om ej annat föreskrivits, skall tsm härvid vara växlingsledare.

Finns utfartssignal eller dvärgsignal som visar "kör" resp "rörelse tillåten" enl fig 6 b, behöver tsm ej kontrollera växelläget eller hinderfriheten bortom signalen (fram till nästa signal eller stationsgränsen).

Till mom 8

Uppsikten skall hållas från främsta fordonets *främre ände*. Går ej detta skall tsm ombesörja att antingen annat fordon kopplas till främst eller en man beordras vara honom behjälplig med uppsikten. De skall åka på främsta fordonet, en på vardera sidan och så placerade att inbördes kontakt kan hållas. Saknas signal- och bromsapparat, skall tsm kunna ha ständig kontakt med föraren, vid behov genom att medhjälpare repeterar signalerna till föraren. Förlorar föraren kontakten med tsm annat än tillfälligtvis, skall vut stanna.

Om vut bromsas med tryckluft, kan tsm ge "tåg kommer" och bromsa med signal- och bromsapparat vars luftslang anslutes till tryckluftledningen på det främsta fordonets främre ände. Användes ej signal- och bromsapparat eller radio, måste tsm komma överens med föraren hur denne skall anmodas ge "tåg kommer".

Om i undantagsfall förhållandena gör det omöjligt för tsm att åka på främsta fordonet, får han åka på dragfordonet under förutsättning att föraren och tsm i samråd bedömer möjligheterna att hålla uppsikt framåt åt båda sidor fullt tillfredsställande. Minst följande krav skall härvid vara uppfyllda:

Till § 36

- högst två vagnar — eller, om alla vagnar är öppna och olastade, högst fem vagnar — får skjutas,
- hastigheten får vara högst 20 km/h.

Till mom 9

Under gången skall föraren iakttaga de hastighetsbegränsningar som anges i § 68. Vid backning får § 84 tillämpas vid behov.

Vid vut efter tåg skall beaktas att tåget kan backa ca 200 m.

För att vut skall få framföras med mer än 40 km/h fordras

- att vut hänföres till viss bromsgrupp; bromsgruppen jämte uppgift om bromstal och sth skall anges på S1 (motsvarande),
- att dragfordonet går främst,
- att dragfordonet är tryckluftbromsat och har säkerhetsgrepp,
- att föreskrifterna i § 41:2 c iakttages, om sista fordonet inte är tryckluftbromsat.

Tsm och förare skall i samråd kontrollera att dessa fordringar är uppfyllda.

Till mom 10

Vägvakt behöver ej tjänstgöra vid vut, bl a därför att det många gånger är svårt att beräkna, när vut skall komma till korsningen. Därför underrättas ej heller vägvakt om vut. Av samma anledning anordnas normalt ej heller bevakning enl § 26 genom vakt, när säkerhetsanordning ej fungerar för vut. Ansvaret för säkerheten vilar i båda fallen på föraren (tsm när föraren ej finns på främsta fordonet).

Till § 43

Till mom 4

Till avd a och b. Risken för skador på rälerna till följd av hjulplatta, hjulringsbeläggning e d är störst vid en hastighet av 15—45 km/h och minskar vid högre hastighet. Låg temperatur ökar riskerna.

Med undantag för de fall då skadan är så allvarlig eller temperaturen så låg, att en hastighet av högst 10 km/h föreskrivits, gäller ingen maximering av sth. Föreskriften om att hastighetsområdet 15—45 km/h skall undvikas, innebär att dessa hastigheter får hållas endast när detta är nödvändigt för att nå hastigheter över eller under nämnda hastighetsområde. Vid hastighetsnedsättning till exempelvis 40 km/h (enl § 28 eller till följd av föreskrifterna i § 68) måste således tågets hastighet i stället nedbringas till 10 km/h.

Skadat *dragfordon* får vid behov gå längre än vad som anges under a 1, så att fordonet kommer till verkstad där skadan kan åtgärdas.

Tkl/fjtkl måste underrättas, ty han skall enl § 85:3 dels stoppa tåget utanför stationen och ta in det med en hastighet av högst 10 km/h, dels i vissa fall ombesörja avsyning av banan.

Till avd c. I fråga om varmgången vagn och vagn som sparat ur gäller föreskrifterna i SJF 402.

Till mom 5

Till andra stycket. Här avses t ex punktnedsättningar vid transport av last överskjutande lastprofilen eller av fordon vars axellast är större än den för sträckan största tillåtna.

Till mom 6

Antalet lok intill varandra måste på vissa sträckor begränsas med hänsyn till broars bärförmåga. Begränsningen gäller även multipelkopplade lok. Det antal axlar som fastställts av cba framgår av linjeboken. Antalet verksamma ellok — och därmed antalet uppfällda strömvagnar — intill varandra är begränsat även med hänsyn till kontaktledningen.

Till § 43**Till mom 7**

Till första stycket. Planenliga transporter av överksamt dragfordon skall i stället tagas in i RF. Denna skall innehålla samma uppgifter som bl 67 015.

Till mom 8

När vagn litt B6 — upplåten för resande — går intill dragande lok skall dörren mellan främre vestibulen och resandetrymmet hållas låst.

Anledningen härtill är att ändpartierna på B6 ej har samma hållfasthet som på andra rammsäkra vagnar. (Den främre vestibulen är alltså avsedd att fungera som "skyddsutrymme".)

Till mom 9

Det bör observeras att lastgränserna är fasta värden som inte får överskridas.

Till höger om ABC-märkningen kan på svensk vagn finnas föreskrift om vagnens placering i tåg m m. Sådan föreskrift kan finnas även på annan plats på fordonet och då finns en vit, fylld cirkel på vardera sidan om adressramen och två vita, fyllda cirklar på buffertbalken.

På vissa vagnar är ABC-märkningen kompletterad enl följande exempel:

1) På *svenska vagnar* med tillåten lastgräns motsvarande mer än 20 ton men högst 22 ton per axel:

SJ	22
100 km/h	32,0 t

= lastgräns 32,0 ton vid sth 100 km/h och största tillåten axellast (stax) 22 ton.

Det bör observeras att denna märkning ej innebär obegränsad användning på alla linjer. Innan vagn lämnas ut för lastning enl lastgränsen för stax 22 ton, måste det i SJF 657 (Axellaster) därför undersökas, om de sträckor som vagnen skall framföras på är upplåtna för stax = 22 ton.

Till § 43

2) *Vissa utländska 4-axliga cisternvagnar med nedanstående märkning får framföras på svensk sträcka enl tabell A i SJF 657 och med sth 90 km/h vid stax C.*

SJ	DB	C
90 km/h	100 km/h	00,0 t

eller

SJ	C
90 km/h	00.0 t

3) *DB tvåaxliga vagnar med rullager med nedanstående märkning får framföras med sth 90 km/h vid stax 20 ton på svensk sträcka (SJF 657, tabell A),*

DB	C
100 km/h	27,0 t

Tontalet under C kan variera beroende på vagntyp. Vagnskorten för dessa vagnar skall märkas "90/C".

I samtliga ovannämnda fall är den särskilda märkningen placerad i närheten av ABC-märkningen men skild från denna.

Om godsvagnar medföres i tåg med resande, skall de placeras *efter* vagnar med resande. T1 kan tillfälligt medge annan placering, t ex om resgodsvagn måste ersättas med godsvagn.

Till § 43

Till mom 13

Varningsetiketter m m



1

Explosiv vara
t ex sprängämnen, ammunition



2 A

Brandfarlig vätska
t ex bensin, lacker, aceton, etanol
Brandfarlig gas
t ex metan, butan, propan, vinylklorid



2 B

Brandfarlig fast vara
t ex celluloidavfall, röd (amorf) fosfor



2 C

Vara som kan självantända
t ex vit eller gul fosfor, zink- och aluminiumpulver

Till § 47

tklboken och sätta sin signatur i denna. På större stationer kan order till växlingsledare, ställverksvakter m fl ges genom dagorder. I säpl skall anges att denna personal är skyldig att 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 eller radio.

Till mom 4

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

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

att stoppskylt finns på ställare e d till utfartssignal eller att påminnelsekärm finns på signalstaven (handsignallyktan), när detta är föreskrivet,

att de nycklar till lastområden som enl tklboken ej skall vara utlämnade finns på sina platser.

Till mom 5

Till avd b. 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 c. Uppgift om ut- och återlämnad K 16-nyckel antecknas i tamboken.

Till punkt 1. Cto får medge att växlingsbiträde som följer med tåg får kvittera ut K16-nyckel i förarens ställe.

Till punkt 3. Med "annan behörig tjänsteman" avses exempelvis boc eller signalreparatör vid sådant arbete som ej är A-arbete och som ej sker i samband med A-fordonsfärd.

Eftersom den utlämnade K16-nyckeln i detta fall inte kommer att noteras i tamboken förrän nyckeln skall *användas*, dvs först när tkl anmäler hinder, skall tkl redan vid utlämningen göra följande anteckning i *tklboken*: "K 16 utlämnad kl. . . . till. . . . för arbete vid". Anordningen noteras som slutbehandlad, när K 16 återlämnats till tkl på en av gränsstationerna.

Till § 48**Till § 48. Bevakade och obevakade stationer**

Om en station är bevakad eller obevakad är av betydelse för bl a ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare. Cto skall därför lämna berörda lc vid banavdelningen uppgift om stationernas bevakningstider enl tjänstgöringslistan och ändringar i dessa. Uppgifterna skall tillställas driftvakten och den som kan komma att anmäla arbete eller småfordonsfärd eller vara tsm.

Tkl måste vid varje tillfälle känna till de flesta anordningar på angränsande stationssträckor. Därför måste vissa uppgifter flyttas över, när en station skall lämnas obevakad och när den åter skall ta upp bevakningen.

Uppgift om *B- eller C-fordonsfärd* skall alltid flyttas över, ty tkl på stationssträckans gränsstationer ansvarar för att vissa anordningar och rubbningar som kan vara särskilt farliga för B- och C-fordon ej genomföres utan vidare.

Även *hinderanmälan* skall alltid flyttas över, ty gränsstation för sträcka med hinder skall ordna stoppsignalering enl § 60. Vidare måste tkl känna till A-arbete, A-fordonsfärd och vut för att kunna lämna erforderliga underrättelser till ledare för arbetslag, B- och C-fordonsförare.

Ändras bevakningen under tid med tågrörelse, skall station som är kontrollstation för viss order flytta över *uppgift om ordergivningen* till den nya kontrollstationen.

Till mom 1

Till anm. Medgivanden av detta slag behöver ej delges förare och tbfh.

Till § 49—50

Tdc skall även utarbeta en *transportplan* för vko. Härvid skall iakttagas att vko bör kunna delas ut senast söndag kl 08.00.

Vko skall sändas i särskilt kuvert (bl 67 007).

Eftersom förare och tbfh är skyldiga medföra vko, behöver kvitto ej lämnas.

Till mom 9

Till andra stycket. Den tktur 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 S-pärmen. Utförd kontroll bekräftas på vko genom "koll" jämte datum och signatur.

Till mom 10

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 mom 12

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

Till § 50. Spår för tåg på station

I tågs tdt anges varken tågspår eller signalbilder. Detta innebär att "fritt spårval" råder på varje station och att föraren måste vara beredd på att tåget kan tagas in på vilket tågspår som helst.

På station där huvudtågvägen ligger närmast stationshuset och mellanplattform saknas eller är smalare än 2,5 m får tåg som har uppehåll för resandes av- eller påstigning tagas in på huvudtågväg, trots att mötande eller förbigående genomfartståg därigenom måste gå på sidotågväg.

Till § 51**Till § 51. Manövrering av huvudsignal m m****Till mom 1**

I detta mom nämnd huvudsignal som ställts till "kör" skall när som helst kunna ställas till "stopp".

Till mom 2

Till första stycket. Huvudsignal kan frigets t ex genom att tkl låser tågväglås med K15-nyckel eller låser upp tågvägsspärr med nyckel K10T eller lämnar medgivande på blockkapparat eller annan frigivningsapparat.

Tågväglåsning upphäves i vissa fall automatiskt genom tågens inverkan; i övriga fall användes de i föregående stycke nämnda anordningarna.

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

Till mom 3

Innan allt är klart för tågs infart eller utfart, skall enl såo flera fordringar vara uppfyllda. 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 (om tkl har detta åliggande enl säpl).
- 4) I fråga om infartssignal: "beredd" skall ha givits från tåget, när detta föreskrivits, t ex när stationen skulle ha varit obevakad för tåget eller när hinder finns. Tkl får dock dessförinnan ge order att visa "kör", men han skall då framhålla att detta inte får göras, förrän "beredd" givits.

5) I fråga om utfartssignal: "klart 01 till L" skall ha erhållits, när utförlig tam utväxlas.

Om säkerhetsanläggningen så medger, möter det ej något hinder att visa "kör" med huvudsignal, innan bommar vid vägkorsning är fällda.

Till § 52**Till § 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas**

Föreskrifterna i denna paragraf gäller, när infarts- eller utfartssignal är felaktig, d v s när signalen ej kan visa tydlig stoppsignal — t ex när lyktorna slocknat — eller när den ej kan visa riktig, tydlig eller fullständig körsignalbild.

Till mom 1

Anledningen till att "kör" ej kan visas kan t ex vara att växeltunga ej sluter ordentligt eller att fordon ej står hinderfritt. Därför måste man genom lokal inspektion söka utröna, om tågvägen är riktigt klargjord. Kan något därvid rättas till, får denna paragraf ej tillämpas, förrän nytt försök gjorts att visa "kör".

Till mom 2

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

Till anm 2. Tåget tas in på samma sätt som när signaltelefon (radio) saknas. Uteblir "framåt", får tåget alltså inte passera infartssignalen.

Till mom 3

Infartssignalen på bevakad station kan vara tillfälligt nedtagen, t ex för reparation. Härvid ges föraren order enl § 11.

Till mom 5

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

Kontrollen av att rörlig bro på linjen är farbar skall göras på det sätt som angivits i säok till § 70.

Enl § 65 innebär order om felaktig utfartssignal att tkl skall ge "avgång" till genomfartståg som annars får avgå utan "avgång".

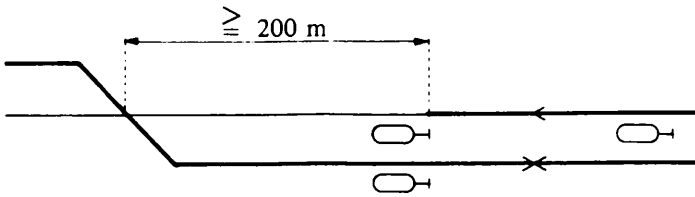


Fig 1

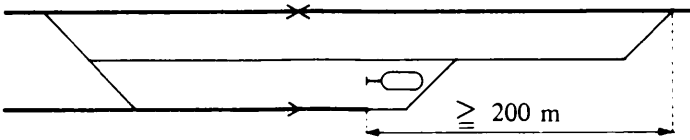


Fig 2

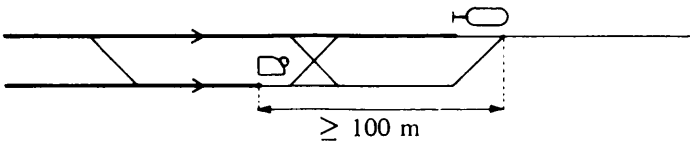


Fig 3

Till § 58—59**Till § 58. Skydd för allmänheten på trafikplats**

Föreskrifterna i denna paragraf gäller ej vägkorsning.

Enligt SJF 541.7 är det cto som i samråd med bdc beslutar hur skyddet skall ordnas vid plattformsovergångar. I vissa fall måste dock cto hänskjuta beslutet till cta.

De vanligaste typerna av skydd är

- bevakning av tkl eller annan stationspersonal (anges i säpl),
- varningsskyltar ev kompletterade med gånggrindar eller gångfällor,
- ringklockor jämte ljussignaler (blinkande STOP),
- fällbommar.

Till § 59. Tåganmälan***Till mom 1***

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 givit 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 skall då snarast möjligt bekräfta denna med sin signatur.

Tam får utväxlas endast från plats där tamboken förvaras.

Vid byte får en tkl anmäla klart och en annan klarera tåget.

När då-klart utväxlas, skall "då 01 ink" ovillkorligen antecknas i tamboken. Eljest kommer denna att ange klart utan villkor, vilket innebär stora risker. Då-klart får användas endast vid spetsmöte, d v s när det ena tåget skall avgå senast 5 min sedan

I det följande lämnas exempel på hur samtal lämpligen bör utväxlas.

1) Tåg 03 har stannat framför blocksignalen Zå N3 (dubbelspår) i stoppställning.

Föraren: "Föraren tåg 03. Jag står framför blocksignal Zå N3 som visar stopp."

Tkl/fjtkl: "Tåg 03 får passera Zå N3 i stopp. Kör på sikt, högst 40 till nästa huvudsignal. Persson."

Föraren: "Jag repeterar. 03 får passera Zå N3 i stopp och köra på sikt, högst 40, till nästa huvudsignal. Axelsson."

Tkl/fjtkl: "Rätt".

Anm. I detta speciella fall — när blocksignal ej visar "kör" — skall alltså föraren påminnas om medgiven hastighet. Uttrycket "på sikt" motsvarar härvid föreskrifternas "tåget skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka som kan överblickas."

2) Tåg 01 har stannat framför infartssignalen Yx 1/1 i stoppställning.

Föraren: "Föraren tåg 01. Jag står framför infartssignal Yx 1/1 som visar stopp."

Tkl: "Tåg 01 får passera Yx 1/1 i stopp. Tågvägen är inspekterad. Andersson."

Föraren: "Jag repeterar. 01 får passera Yx 1/1 i stopp. Tågvägen är inspekterad. Jonsson."

Tkl: "Rätt".

Till sista stycket. Dessa föreskrifter är tillämpliga t ex vid återgående pålok eller när annan vut måste framföras mot inställd körriktning. Observera att föraren — om fordon lämnats kvar på tågspår på linjen — är skyldig att tillämpa föreskriften i § 83:7, sista stycket.

Till § 70*Till mom 2*

Observera att signalen "beredd" skall ges, när tåg stannat framför infartssignal som ej visar "kör" och signaltelefon (radio) saknas.

Till avd a, punkt 2. Anmälan måste göras och tillstånd för fortsatt färd erhållas även när utfartssignalen visar "kör" eller när sådan signal saknas.

Till avd c. Den strängare föreskriften när det gäller blocksignal vid stationsgränsen på bevakad station beror på risken för motriktad rörelse med tåg eller vut.

Till mom 3

Det bör observeras att samma föreskrifter gäller antingen föraren fått tillstånd att passera signalen eller ej. Enda undantaget härifrån är när föraren skall passera infarts- eller utfartssignal på bevakad station och han av tkl fått dels tillstånd att passera signalen, dels besked att tågvägsinspektion utförts. Eftersom tillvägagångssättet med växel- och hinderfrihetskontroll genom föraren innebär ytterligare reducerad hastighet, bör detta alternativ tillämpas endast när det möter stora svårigheter för tkl att ombesörja tågvägsinspektion, t ex på sträckan mellan yttre och inre infartssignal.

Att utfarts- eller blocksignal förreglar växel eller rörlig bro på linjen framgår dels av särskild märktavla på signalen, dels av linjebeskrivningen.

Till mom 3 och 4

Kontrollen av att rörlig bro är farbar kräver en noggrann besiktning, bl a av de i bron ingående låsanordningarna. Vid rörlig bro finns därför brosignal som visar vitt sken när det rörliga spannet är låst i farbart läge. Visar brosignalen ej vitt sken, får bron ej passeras och föraren skall ringa till lättast anträffbara tkl; på fjbsträcka till fjtkl. Tkl/fjtkl skall ombesörja att bron besiktigas genom boc försorg. Tillstånd att passera får ges först sedan boc lämnat medgivande. Utan tillstånd får signalen ej passeras.

Färd- och arbetsbok

1 9 7 9
 (år) (mån) (dag) (tim)

Stig av enligt Sj-förteckning	Stricks och stg	Tid	Arbetsdagligen 14					
			1	2	3	4	5	6
C-ford	Fon - Guy	0830 - 0900	Fon	0827	Jn			
B-ford313	Guy - Stg	0915 - 0935	Guy	0829	So			
A-ford313	Stg - Tus uppssp	1020 - 1125	Stg	0913	So			
	Avslutat		Stg	0915	Ga			
			Stg	1020	Sp			
			Stg	1118	Sp			

SJ 010.1 (Sök) (Sj-förteckning) (Sj-förteckning) (Sj-förteckning) (Sj-förteckning) (Sj-förteckning) (Sj-förteckning)

Ordernr	Mottagna underlättelser (även "Inter"). TKU/TKI medgivande.
7	
	8004 = 45 min
	8004 = 45 min
8005	8005 r.t. Vut 0908-0928, in till Jög
8005	8005 r.t. Vut 0908-0928, in till Jög
	A-ford 0925-1125, in till Stg, Samråd kren, Medgivet.

Anvisningar till säpl

1. Säpl skall fastställas och skrivas om vid varje tdtskifte.
2. Säpl skall förvaras i S-pärmen. Säpl skall dessutom anslås på lämpliga ställen eller på annat sätt hållas tillgänglig för stationär personal i säkerhetstjänst. Den bör sålunda anslås (förvaras i pärm) i bl a ställverk, signalkurar och orderrum.
3. Om utrymmet inom en avdelning är otillräckligt, skall ytterligare ett blad med sådan avdelning läggas upp.
4. Mellanstationssyning enl SJF 313 skall anges i avdelning A5.
5. I avdelning F anges skyddsväxlars och spårspärrars nummer i rutorna i tabellens huvud. Det läge som en växel skall intaga som skydd för en tågväg anges mitt för vederbörande tågväg genom tecknen plus (+) eller minus (-). Plus anger normalläge och minus det andra läget. I fråga om spårspärr eller spärrbom anges "på" resp "av".

Om det föreskrivits att bromssläde skall utläggas till skydd för en tågväg anges detta genom t ex "Brs1" i tabellens huvud och "på" under detta spår 6

mitt för vederbörande tågväg.

I kol 3 anges, att vederbörande anordning skall intaga sådant läge, att tågvägen kan befaras.

Vid ombyggnadsarbete e d av stationens säkerhetsanläggning skall i särskild bilaga anges tillvägagångssättet vid tågvägsinspektion.

6. Nederst i avdelning H kan anges bl a tjänstgöringsturer, som ansvarar för kontroll av att infartssignalen gått till stopp efter ankommande tåg.
7. Sist i säpl skall förvaras en ritning/förteckning över de spår som ingår i LÖ-systemet. Cto erhåller sådana ritningar/förteckningar från bdc. Närmare anvisningar finns i SJF 537.0.

SJ

SJF 010.1 (sök)

Antal bilagor 4

Tdt 179



SÄKERHETSPLAN (SÄPL)

vid STORKÖPING

Fastställt

7	9	0	6	1	0
(år)	(mån)	(dag)			

 av W. Ståhammar

Ändrad

(år)	(mån)	(dag)			

 av _____

Ändrad

(år)	(mån)	(dag)			

 av _____

A.

Allmänt

1. Order delges stationspersonal i säkerhetstjänst på följande sätt: Dagorder, som gäller
0000-2400 utfärdas av tkl tur 106 (706). Den anslås senast 2130 i tåg
förstuga, hos tkm bg, i bgps dagrum och på vx. Tillägg utfärdas av den
tkl som får order eller beslutar om anordning. All ps i säkerhetstjänst
skall ta del av dagordern (och ev tillägg) vid tjänstgöringens början.
2. Gränser för olika tågvägsinspektionsområden: _____
Norr: Spårområdet norr om ktlbrygga 9 (mitt för vx)
Söder: Spårområdet söder om ktlbrygga 9

3. Stoppsignalering vid hinder skall ske på följande sätt: _____
Mot Tus: Ställaren för resp blsi Stg U1 och Stg N1 ställs i stoppläge
och stoppskylt sättes på ställaren. Mot Guy och Rba: Stoppskylt sättes
på utfartssignalställarna för både spår 3 och 4 norrut.
4. Tjänsteställen ed som kan anmodas stoppa tåg vid fara: _____

<u>Mot Tus: Stg-Tus</u>	<u>Rågsätra gård</u>		<u>rt 70387</u>
	<u>Boc Frisks bostad</u>	<u>1t 91</u>	<u>" 71612</u>
<u>Tus</u>	<u>Turnäs Konsum</u>		<u>" 74901</u>
<u>Tus-Uln</u>	<u>Brovakten Kanalen</u>	<u>" 96</u>	<u>" 64413</u>
<u>Mot Guy: Stg-Guy</u>	<u>Portvakten Johansborgskrossen</u>		<u>" 49900</u>
<u>Guy-Fon</u>	<u>Rör Roos' bostad</u>	<u>" 82</u>	<u>" 48591</u>
<u>Fon</u>	<u>Fjxp Janssons bostad</u>		<u>" 48408</u>
<u>Mot Rba: Stg-Rba</u>	<u>Vägvakten Mellanby</u>	<u>" 88</u>	<u>" 0289/37135</u>
5. Övrigt. Instruktion för rörliga bron vid Kanalen (på str Tus-Uln) finns
i bilaga 1. *) Bron förreglas för södergående tåg i blsi Tus U3 och
Tus N3 och för norrgående tåg i blsi Uln U4 och Uln N4.
Vid tågrörelse på spår 3 skall tkl bevaka plattformsovergången.
Mellanstationssvning skall ske av tåg 6286 Ti-S.

*) Ej med i mönstersamlingen.

B.

Växling

1. Till eller på följande spår får fordon ej skjutas: Spår 1 och 2, spåren vid godsmagasinet, hannspåret.
2. Försiktighetsåtgärder under och efter växling pga spårs lutning: Vid skjutsning på spår 5-8 söderut skall växel 9 ligga i plusläge. Efter avslutad växling på spår 5-8 skall bromssläde läggas på dessa spår i södra änden.
3. Föreskrifter om växling i samband med tågs ankomst eller avgång: Växling som ej får pågå vid tågrörelse enl nedan skall vara avslutad senast 10 min före tågs tdt-enliga ankomst eller avgång. På rbq och bortomliggande hamn- och industrisoår får växling ske samtidigt med tågrörelse. På spår 1 får växling ske samtidigt med tågrörelse på spår 2-4. Vid tågs 6282 ankomst får växling ske omedelbart bortom infartstågvägens slutpunkt.
4. Övrigt: För växling till Storköpings bruk gäller särskilda föreskrifter i bilaga 2.*)
- Växling utan växlingsledare får äga rum till och från lokstallet enl föreskrifter i bilaga 3.*)
- Instruktion för radio i växlingstjänst finns i bilaga 4.*)

C.

Väggorsningar

- När säkerhetsanordningen ej fungerar vid väggorsning Bergsgatan skall korsningen bevakas av två vakter.
- Vid växling över väggorsning Tippvägen och Industrivägen behöver korsningen ej bevakas av vakt. Växlingsättet får inte ha högre hastighet än 10 km/h över korsningen. Främsta fordonet skall vara bemannat.

*) Ej med i mönstersamlingen.



7:90:620
(kr) (män) (dag)

Riktning Turnäs

uppåpär
 nedåpär

Tåg	Klart				Ut		In			Anm
	"då"	Ink"	tkt eign	aign	ki	aign	tkt eign	ki	aign	
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10
6281					rt					
8091					rt					Fr genomfart i Tus återkallas /Ta
99					rt					
6297					0843					
6283					0855					Lok fr 6284. T/ u nr
101					1100					Rgi
Hinder för tåg Stg - Tus gga urspärning /Ta										



7:90:620
(kr) (män) (dag)

Riktning Turnäs

uppåpär
 nedåpär

Tåg	Klart				Ut		In			Anm
	"då"	Ink"	tkt eign	aign	ki	aign	tkt eign	ki	aign	
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10
6280							rt			
6282							0842			Fr genomfart i Tus återkallas /Ta
										Stopp vid Tus 64
										Medg passera k/0812/Hanson
100					rt Ta		0858			Stopp vid Tus 64
										Medg passera k/0843/Snellman
6284					0900 Ta		0922			
Hinder för tåg Stg - Tus gga k-ford 239 /Ta Avslutad 1124 /Gren										
Hinder för tåg Stg - Tus gga A-ford 313 /Ta Avslutad 1118 /Roos										
Hinder Stg - Tus undanröjt k 1124 /Ta										
6286										Ursparat Tus 62 - Tus 64
Hinder för tåg Stg - Tus gga urspärning /Ta										



Huvudkontoret
Trafiksäkerhetsenheten

PRESENTATIONSBLAD
till ändringstryck/ny utgåva
Datum

Redaktion: S, 3971

1983—02—01

Ändringstryck 5 till Kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen (SJF 010.1)

Gäller fr o m 1983—05—29

Omfattar 12 blad (detta blad inräknat)

Kommentarer:

Utöver de ändringar, som har samband med ätr 6 till säo (SJF 010) kan följande nämnas.

Till § 51

De krav som hittills gällt för att tkl skall få ge "avgång" gäller nu som krav för att få ställa utfartssignal till "kör". Föreskrifterna har därför flyttats hit från § 65. De har kompletterats med förutsättningarna för att få magasinera tågväg.

Till § 63

Föreskrifterna har kompletterats med hur förare gör möteskontroll på station där tkl inte ger "avgång". Dessutom har införts föreskrifter för det fall att föraren p g a dålig sikt inte ser utfartssignalen på en sådan station.

Till § 65

Fr o m T83 skall i tdt anges "Tkl ger avgång" i förekommande fall. Denna nya uppgift har varit en av de viktigaste förutsättningarna för att punktvis kunna befria tkl från att ge "avgång". Om uppgiften måste ändras, t ex på grund av ändrad bevakning eller nytillkommet/bortfallet uppehåll, skall order (S11) ges även om den ändrade avgångssignaleringen. De fall som kan bli

Ätr 5. 83-05-29

aktuella framgår av en tabell i säok. Till hjälp för bl a tl och ordergivningsstationer ges som RF ut en förteckning över de stationer där tkl fortfarande ger "avgång".

När tbfh skall ge "avgång" bör denne vänta med att ge signalen, om från plattformen synlig utfartssignal visar "stopp". Finns A-signal, skall tbfh kontrollera att den gröna kontrollampan i tbfh-skåpet är tänd.

Anvisningarna i SJM 485/82 — om genomfartståg (resandetåg) som stannat vid plattform — har arbetats in i säok. Detta SJM upphör därför att gälla.

Till § 76

Avsyrning av banan skall ombesörjas av CBO, när tåg försenats 30 min på linjen och tkl/fjtkl inte känner till orsaken. Kan CBO inte ombesörja avsyrningen relativt omgående, bör tkl/fjtkl vända sig även till polisen. Man måste nämligen räkna med att det kan finnas skadade personer.

Mönstersamlingen

S4 har kompletterats med "Tkl ger avgång". (Tkl Axelboda har befriats från att ge "avgång".)

S11 har fått en ny avdelning för "Tkl ger avgång" resp "Ej avgång av tkl".

S14 har justerats med anledning av de ändrade föreskrifterna om avgångssignalering.



Huvudkontoret
Trafiksäkerhetsenheten

SJF 010.1

Utgåva 3

Gäller fr o m 1979-06-11

Kompletterande föreskrifter och anvisningar till säkerhetsordningen (sök)

Tilldelningsnorm: alla som far Säkerhetsordning (SJF 010)

Ätr 5. 83-05-29

FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

Nr	Gäller fr o m	Inrättat		Nr	Gäller fr o m	Inrättat	
		datum	sign			datum	sign
1	80-01-15			6			
2	80-06-16			7			
3	81-03-01			8			
4	82-05-23			9			
5	83-05-29			10			

Till avd f och g. Dessa föreskrifter ansluter sig till § 6 som anger hur dragfordons framände och bakände utmärkes vid växling. Bortsett från motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor är be-teckningen för framänden och bakänden av betydelse i två fall vid signalgivning: när dragfordon är ensamt och när fordon är kopplade till dragfordonets båda ändar.

I vissa fall är det risk för att "framåt" eller "back" kan missförstås, t ex när det finns anledning att förmoda att föraren inte vet, om fordon är kopplade till dragfordonet eller ej eller när endast två dragfordon är hopkopplade. Då skall signalen ges muntligt.

Till avd h. "Kopplet" innebär en mindre rörelse för att trycka ihop buffertarna; signalen får ej ersätta "sakta back" ("sakta framåt").

Hindertavla

Till mom 18

Hindertavla skall ha reflexbeläggning.

Huvudsignaltavla

Till mom 19

Huvudsignaltavla skall ha reflexbeläggning.

Till § 3**Elspärrtavla***Till mom 20*

Vid behov sätts upp en tilläggstavla med pil, som visar vilket spår som avses.

Tavla enl fig 43b används vid s k uppställningsområde. Närmare föreskrifter om sådana områden finns i SJF 051. Beskedet till föraren att kontaktledningen är tillkopplad ges av tkl/fjtkl eller växlingsledare.

Stoppförbudsmärkning*Till mom 21*

Om fordon med strömvtagare måste stanna på sträckan mellan två kontaktledningsstolpar med stoppförbudsmärkning, skall strömvtagaren fällas ned. Eljest är det risk för att kontaktledningen bränns av.

Hastighetstavla*Till mom 22*

Hastighetstavla skall ha reflexbeläggning. Till och från vissa sidotågvägar på dubbelspår får hastigheten — på grund av kort avstånd mellan motriktade växelspetsar — ej vara högre än 30 km/h genom växlarna. Sådan nedsättning markeras t v med hastighetstavla och tilläggstavla enl vidstående figur. Tavlan har ej reflexbeläggning.

**U-tavla***Till mom 25*

U-tavla kan vara fast (eventuellt vridbar) eller flyttbar. Tills utbyte behövs får tavlan vara rund.

Till § 51–52

5) I fråga om utfartssignal:

- att tågens ordningsföljd enl tdt ej ändrats utan att § 77 eller § 78 iakttagits,
- att mötande tåg kommit in,
- att "klart 01 till L" erhållits, när utförlig tam utväxlas,
- att i förekommande fall ordergivning enl § 49 skett, såvida inte tkl skall ge "avgång".

I många säkerhetsanläggningar kan tågväg magasineras. Magasinering jämställes med att ställa huvudsignal till "kör". Magasinering får dock utföras om hindret för körsignal endast består i att tågvägen eller nästa blocksträcka inte är fri från fordon. Säkerhetsanläggningen kontrollerar då att sträckan blivit fri, innan huvudsignalen visar "kör".

Om säkerhetsanläggningen så medger, möter det ej något hinder att visa "kör" med huvudsignal, innan bommar vid vägkorsning är fällda.

Till § 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas

Föreskrifterna i denna paragraf gäller, när infarts- eller utfartssignal är felaktig, d v s när signalen ej kan visa tydlig stoppsignal — t ex när lyktorna slocknat — eller när den ej kan visa riktig, tydlig eller fullständig körsignalbild.

Till mom 1

Anledningen till att "kör" ej kan visas kan t ex vara att växeltunga ej sluter ordentligt eller att fordon ej står hinderfritt. Därför måste man genom lokal inspektion söka utröna, om tågvägen är riktigt klagjord. Kan något därvid rättas till, får denna paragraf ej tillämpas, förrän nytt försök gjorts att visa "kör".

Till § 52*Till mom 2*

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

Till anm 2. Tåget tas in på samma sätt som när signaltelefon (radio) saknas. Uteblir "framåt", får tåget alltså inte passera infartssignalen.

Till mom 3

Infartssignalen på bevakad station kan vara tillfälligt nedtagen, t ex för reparation. Härvid ges föraren order enl § 11.

Till mom 5

Observera att förfaringssättet med order (S10, S14) och "avgång" från tkl aldrig kan tillämpas på station enl avd a. Om station som normalt är fjst tillfälligt bemannas med tkl, hänförs den således fortfarande till avd a.

Till avd b. Tåg behöver ej stoppas för ordergivning på tidigare station där tåget är genomfartståg.

Kontrollen av att rörlig bro på linjen är farbar skall göras på det sätt som angivits i säok till § 70.

Enl § 65 innebär order om felaktig utfartssignal att tkl skall ge "avgång" till genomfartståg som annars får avgå utan "avgång".

Till § 63. Åtgärder av förare och tågbefälhavare före tågs avgång

Till mom 3

Till första strecksatsen. När tåg skall gå in på sträcka som inte är utrustad med linjeblockering, anges i tdt eller särskild order (S8, S9) när förare skall göra möteskontroll. Reglerna för tågmöte finns i sök till § 1:43. Särskilda regler gäller när linjeblockering är ur bruk på enkelspår (§ 71:7) och vid enkelspårsdrift på sträcka utan linjeblockering (§ 81:8).

Kontroll av att mötande tåg kommit in kan göras genom att föraren iakttagertåget, genom samtal med tkl eller genom signalen "har mötande tåg kommit in". Som svar på signalen kan föraren av tkl få antingen "klart för avgång", besked i högtalare eller tänd M-signal.

Om möteskontroll måste göras genom att ge "har mötande tåg kommit in" gäller följande. På station där tkl ger "avgång" görs förfrågan i anslutning till avgångssignalen. På annan station sker förfrågan i stället

— från stillastående tåg: när aktuell huvudsignal för utfart visar "kör",

— från genomfartståg: vid tavla enl såo fig 59 om sådan finns, och annars strax innan tkl expedition passerar.

Till sista strecksatsen. Om den aktuella huvudsignalen skulle vara felaktig erhåller föraren tillstånd att passera enl § 70. Motsvarande gäller om tåg undantagsvis måste avgå från sidospår eller står bortom huvudsignalen.

Om föraren på grund av dålig sikt inte ser huvudsignalen för utfart (eller försignal till denna), får tåget dragas fram mot huvudsignalen med sth 10 km/h. Har tbfh visat "avgång" med A-signal får föraren dock förutsätta att huvudsignalen visar "kör", eftersom beroende skall finnas mellan A-signalen och huvudsignalen.

Till § 64

Till § 64. Avgångs- och ankomsttid

Tidsbestämningarna i denna paragraf gäller dels alla tpl, dels övriga platser där tid angivits i tdt.

Före den tid då tåg tidigast får avgå, får "avgång" ej ges. Däremot får "klart för avgång" ges kort före denna tid.

Det kan i vissa fall — t ex i fråga om extratåg — vara svårt för personal på linjen att avgöra, om trafikutbytet för ett visst tåg medger att tåget avgår före avgångstiden enl tdt. Det kan också hända att ett uppehåll för ett visst tåg — även ordinarie — bortfaller eller ändras på annat sätt, utan att personal på linjen underrättas härom. Av dessa anledningar måste småfordonsförare och annan banpersonal, vägvakter m fl vara beredda på att varje tåg — även om det enl tdt har uppehåll för trafikutbyte — kan avgå upp till 5 resp 30 min före avgångstiden enl tdt.

Den tid då ett tåg tidigast får ankomma till en tpl gäller utan hänsyn till tågets avgångstid från närmast föregående tpl. För ett förse- nat tåg innebär detta att tåget kan köra in all förlorad tid och dessutom ankomma 5 resp 30 min före tiden till nästa tpl.

Till avd b. Det bör observeras att tågs avsändande upp till 30 min före tdtiden i första hand tillkommit för att möjliggöra en smidigare tågföring. Vid fastställande av tider för A-arbeten, A-fordonsfärder och vut behöver normalt inte hänsyn tagas till denna möjlighet att framföra tåg före tiden. Ej heller i säpl, tjänstgöringslistor och andra lokala planer skall i regel hänsyn tagas härtill.

Till anm. Föreskriften innebär att såväl förare som tkl svarar för att tåget ej avgår för tidigt.

På tpl där tåget inte skall erhålla "avgång", ansvarar föraren ensam för att tåget ej avgår för tidigt.

Till § 65

Till § 65. Avgångssignal

Till mom 1

På stationer enl avd a ger tkl/fjtkl inte "avgång". Detta gäller i alla situationer, således även om utfartssignal är felaktig, om linjeblockering tagits ur bruk eller om station som normalt är fjst tillfälligt bemannas med tkl.

Förutsättningarna för CMR beslut att befria tkl från avgångssignalering anges i SJF 010.9.

I tdt anges "Tkl ger avgång" i förekommande fall. Om uppgiften måste ändras, t ex på grund av ändrad bevakning eller nytillkommet eller bortfallet uppehåll, skall order ges även om den ändrade avgångssignaleringen. Ordern ges både till förare och tbfh. De fall som kan bli aktuella framgår av följande tabell.

Order			Kompletteras på bl S11 med	
på bl	om	till	"Tkl ger avgång"	"Ej avgång av tkl"
<i>Tåg skall gå in på sträcka som inte är utrustad med linjeblockering</i>				
S11	Stationen bevakad	Alla tåg	×	
S11	Stationen obevakad	Alla tåg		×
<i>Tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering</i>				
S11	Stationen bevakad	Tåg med uppehåll	×	
S11	Stationen obevakad	Tåg med uppehåll		×
S11	Uppehåll	Genomfartståg enl tdt, dock endast när stationen är bevakad	×	
S11	Bortfallet uppehåll	Tåg med uppehåll enl tdt,dock endast när stationen är bevakad		×
<i>Tåg skall gå in på sträcka med linjeblockering ur bruk</i>				
S14	Linjeblockering ur bruk	Genomfartståg	×	

Till § 65

Till hjälp för bl a tl och ordergivningsstationer ges som RF ut en förteckning över de stationer som hänförs till avd b.

Till mom 2

Till första strecksatsen. Villkoren i säok till § 51:3, 5) skall vara uppfyllda även när utfartssignal saknas eller är felaktig.

Till andra strecksatsen. Kravet gäller inte — när tåget fått order (S10) som felaktig utfartssignal eller — för den yttersta utfartssignalen — order (S14) att linjeblockering är ur bruk, — när annan utfartssignal i utfartstågvägen eller fristående försignal anger att utfartssignalen (blocksignalen) visar "stopp".

Till mom 3

Detta mom gäller således för tåg med tbfh dels på bevakade stationer enl mom 1 avd a. dels på tpl på linjen.

Finns A-signal skall tbfh kontrollera att den gröna kontrollampan i tbfh-skåpet är tänd för det aktuella spåret, innan "avgång" ges. Denna skyldighet gäller även om tbfh vid enstaka tillfälle ger "avgång" med arm eller handsignallykta.

Saknas A-signal bör tbfh vänta med att ge "avgång", om tbfh ser att utfartssignal visar "stopp". Måste tåg efter tillstånd passera utfartssignal i "stopp" skall tbfh underrättas av tkl (fjtkl), vid behov genom förmedling av föraren. Är uppehållet inte avsett för trafikutbyte eller medföljer ej tbfh, får tåget avgå utan "avgång", när villkoren för detta är uppfyllda.

Om resandetåg stannat vid plattform utan att ha trafikutbyte, bör föraren titta bakåt innan tåget sätts igång för att kontrollera att ingen utåtgående sidodörr står öppen. Om så skulle vara fallet, behövs "klart för avgång" från tbfh som tecken på att skyddet för de resande är tillgodosett.

Vid behov kan föraren kalla på tbfh med "samtal önskas". Tbfh bör dock själv vara uppmärksam på behovet av dörrstängning och "klart för avgång". Det möter inget hinder att tbfh ger "klart för avgång" utan direkt uppmaning från föraren.

Till §65-68*Till mom 4*

Till avd a. Det anges i linjebeskrivningen, om A-signal får användas till tåg i rörelse.

Till avd d. Har tåg stannat av annan anledning än stoppsignal från A-signal eller signalredskap, får det fortsätta utan "avgång", när orsaken till stoppet bortfallit (t ex huvudsignal åter visar "kör" eller V-signal "rörelse tillåten").

Till § 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas*Till mom 1*

Till avd b, punkt 1. Har in-anmälan för 01 ej erhållits från L, måste tkl i K höra med en station bortom L, om 01 kommit in dit. Kan sådant besked ej inhämtas, gäller punkt 2.

Till § 68. Tågs hastighet

I denna paragraf finns ej alla hastighetsuppgifter för tåg. Sådana finns även i andra paragrafer och i andra SJF.

Till mom 1

Tågs sth anges ej i tdt. Föraren avgör själv med vilken hastighet tåget får framföras med hänsyn till bl a verksamt dragfordon, bromsgrupp och de uppgifter som lämnas på bl 67 017.

Till punkt b. Sth för *verksamt dragfordon* på olika sträckor framgår av tabell i linjeboken. I fråga om *övriga fordon* i tåget gäller föreskrifterna i § 43. Enl dessa skall uppgift alltid lämnas föraren på bl 67 017 om

Till § 68

— överksamt dragfordon med angivande av placering och sth, i förekommande fall med hänsyn tagen till de åtgärder som vidtagits på dragfordonet (lägre sth kan dock gälla på vissa sträckor enl ovan nämnda tabell i linjeboken),

— sth för det fordon som med hänsyn även till lasten e d har den lägsta medgivna hastigheten.

Till punkt c. Tillåten hastighet med hänsyn till bromsutrustningen framgår dels av tågets tdt (bromsgrupp), dels av uppgifterna på bl 67 017 (om G-broms användes i brgr P, tillgängligt bromstal, obromsad vikt sist i tåget). Sth på olika sträckor med hänsyn till det tillgängliga bromstalet framgår av tabell i linjeboken.

Till punkt d. Av § 42 framgår sth vid olika tåglängder. Även vagnvikten i tåget kan i vissa fall vara bestämmande för den hastighet som får hållas. Detta framgår av den vagnviktstabell som finns i linjeboken.

Till mom 2

CB meddelar de hastigheter som skall gälla för olika fordon med hänsyn till banans bärförmåga (d v s banöverbyggnadens, banunderbyggnadens och broarnas bärförmåga). CBR kan fastställa lägre värden med hänsyn till lokala förhållanden (spårläge, kurvförhållanden, underhållsstandard, signal- och säkerhetsanläggningar, kontaktledning m m). Den högsta av de hastigheter som fastställts för olika fordon är banans sth och denna anges i en tabell i linjeboken. Banans sth får ändras endast genom ändringstryck till denna.

Till tredje stycket. Tillåten hastighet i kurva och lutning framgår av SJF 540.31. Sth i växelkurva, på sidotågväg och över rörlig bro bestäms av CBR och skall ligga till grund för signaleringen enl detta stycke. Hastighetsnivåerna bör i möjligaste mån anpassas till de signalbilder som kan visas i huvudsignaler.

För tåg som efter uppehåll avgår från bevakad station där utfartssignal ej finns framför utfartsväxlarna regleras hastigheten av föreskriften i mom 4 b.

Till mom 3

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 antingen från endast P-bromsar eller från både P- och R-bromsar beror på den stora skillnaden mellan å ena sidan R- och P-bromsar och å andra sidan G-bromsar i fråga om tillsättnings- och lossningstiderna. När G-broms kopplats in i tåg av bromsgrupp P, får föraren uppgift härom på bl 67 017. Denna uppgift innebär alltså att tågets hastighet på normalspår är 90 km/h i stället för 100 km/h.

Till mom 4

Till avd c. Efter "beredd" gäller sth 30 km/h tills tåget stannat eller "avgång" givits. Observera dock att sth 40 km/h (30 km/h på smalspår) kan gälla därefter till följd av annan föreskrift i denna paragraf. Exempel: ett genomfartståg tages in enl § 52:2 eller 3. Utfartssignal finns ej framför utfartsväxlarna. Eftersom såväl infarts- som utfartsväxlarna då är oförreglade, får hastigheten genom dessa efter "avgång" ej överstiga 40 km/h (30 km/h på smalspår).

För sådant genomfartståg till vilket "avgång" ej skall ges gäller sth 30 km/h fram till utfartssignalen eller — om sådan ej finns — stationsgränsen.

Till § 69**Till § 69. Åtgärder under tågs gång****Till mom 1**

Förare 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 kräver utkik bakåt. Även föreskriften att han skall ge akt på signaler kräver sådan utkik. Detta är fallet t ex när tåg passerar personal på linjen, ty personalen kan upptäcka något fel i tåget och av denna anledning ge stoppsignal.

Till mom 3

Vid elevåkning eller övningstjänstgöring ansvarar den som kör för säkerheten, om han är godkänd som förare. I annat fall skall den instruerande föraren ansvara för säkerheten.

Om den som ansvarar för säkerheten ej har linjekännedom, skall annan förarutbildad tjänsteman med linjekännedom medfölja.

Intet hindrar att dragfordon för provkörning o d framföres av reparatörspersonal under förutsättning att annan tjänsteman som ansvarar för säkerheten medföljer. Denne skall dels vara godkänd som förare — dock ej med nödvändighet på det aktuella fordonsslaget — dels äga linjekännedom.

Till mom 4

Till avd d. Observera även föreskrifterna i § 4:1 b. Enl dessa skall "tåg kommer" ges upprepade gånger med början omedelbart framför orienteringstavlan för vägkorsning (fig 54 d), om föraren — t ex på grund av nedsatt sikt — *ej kan se* signal från V-försignal eller V-signal. Förarens skyldighet att vidtaga åtgärder för att om möjligt kunna stanna framför korsningen enl § 69: 4 d inträder dock först när han *kan se* signal från V-försignalen eller V-signalen och denna anger att vägtrafiken ej är spärrad.

Till mom 6

Visar infartssignalen ej "kör", skall föraren tillämpa § 70, om signaltelefon (radio) finns. Saknas sådan ges "beredd" enl § 4:2 varefter § 52:2 tillämpas. Observera att tåget före "beredd" skall ha stannat, om föraren ej fått order enl § 52:2, anm 2.

Till § 73. Hinder m m på bevakad station för tåg med fast uppehåll

Till mom 1

När tåg med fast uppehåll skall tagas in på en station, skall hinder normalt ej finnas i infartstågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom dennas slutpunkt. Detta gäller även om tåget brukar stanna före slutpunkten, t ex vid U-tavla.

Hinder kan utgöras av uppställt fordon eller pågående växling. Där- emot anses stoppbock eller slutväxel som ligger i läge för mötande tåg ej vara hinder enl denna paragraf. Som hinder räknas ej heller bommar som inte är fällda vid en vägkorsning. Om bommarna vid en vägkorsning *bortom* den plats där ett tåg brukar stanna skall fällas eller ej, avgöres av proc med hänsyn till de lokala förhållandena och anges i säpl. Är avståndet kort — mindre än 20 m — skall regeln vara att bommarna fälls.

För att underrätta förare om hinder finns följande sätt:

- order på S10 (eller muntlig order utanför stationen),
- uppgift om hindret i tdt,
- "beredd".

I samtliga fall är sth 30 km/h.

Till mom 2

Till avd b. Är infartssignal felaktig eller saknas infartssignal, får signalering enl § 52 ersätta "kör" från infartssignal.

Till § 74—76**Till § 74. Hinder m m på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll**

Är infartssignal felaktig eller saknas infartssignal, skall tåget — vid tillämpning av mom 3 eller 4 — tagas in enl § 52 och föreskrifterna i § 74 därefter tillämpas.

Till mom 1

Till avd a. Till hinder enl denna paragraf räknas dels fordon eller växling i eller i farlig närhet av infarts- eller utfartstågvägen, dels sådant fel i spåret som kräver att tåget måste *stoppas* på stationen. Är felet däremot av sådan art, att tåget kan passera stationen men med nedsatt hastighet, gäller föreskrifterna i § 28.

Till avd b. Anledningen till att tåget måste stoppas kan t ex vara
— att nästa stationssträcka (blocksträcka) ej är fri,
— att tåget skall kvarhållas för förbigång,
— att tåget skall ges order.

Till mom 3

Till hinder *bortom* infartstågvägens slutpunkt räknas bl a mötande tåg som ej stannat hinderfritt med sin bakre del.

Till mom 4

Till anm 1. Skall tåget stoppas på *bestämd* plats före infartstågvägens slutpunkt — t ex om genomfartståg skall stoppas vid plattform för trafikutbyte — skall föraren ges order utanför stationen.

Till § 76. Rapportering av tågförsening m m**Till mom 1**

CMR kan föreskriva att tågförsening skall rapporteras även till tkl på vissa stationer. Här avses i första hand de sträckor där CMR medgivit att tkl i stället för tl får ändra tågs ordningsföljd.

Till mom 3

För avsyning av banan skall tkl/fjtkl vända sig till CBO. Kan CBO inte ombesörja avsyningen relativt omgående, bör tkl/fjtkl även vända sig till polisen. Man måste nämligen räkna med att det kan finnas skadade personer, och polisen har då den bästa möjligheten att snabbt lokalisera och bistå dessa.

SJ

SJF 010.1 (sök)

SJ TILLFÄLLIG TDT Sty td, tdt 179

S 4

Tkl Axa - Övk, LLC, VET 1 (st sign)

Tåg 6297

790620

skall gå Axelboda - Övik

Tågslag: ngt

natt mot

natt mot

(år)	(mån)	(dag)			

och E

Bromsgrupp R G
 P M

Tbfh (anges endast för tåg som ej är resandetåg)

Ej tbfh (anges endast för resandetåg)

Tp1 (eller annan plats)	Ankomst	Avgång	Ovrigt (möten, obevakad st m m)	Ordern delgiven Mott st sign
1	2	3	4	5
<u>Axelboda</u>		<u>0706</u>		
<u>Folkhyttan</u>	<u>0736</u>	<u>0744</u>	<u>Tkl ger avgång</u> <u>Möter 4102 (M-L)</u>	
<u>Gunneby</u>		<u>0804</u>	<u>Tkl ger avgång</u> <u>Möter 8004 (M-F)</u>	
<u>Storköping</u>	<u>0826</u>	<u>0848</u>	<u>Tkl ger avgång</u>	
<u>Turnäs</u>		<u>0911</u>		
<u>Ulvsforsen</u>		<u>0930</u>	<u>Obevakad</u>	
<u>Övik</u>	<u>0950</u>			

Anm 21016 möter 6297 i Folkhyttan
100 möter 6297 i Storköping
Tåget sammansättes för sth 70

790618
(år) (mån) (dag)

Tureman

Bestyrkes

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign		
(örara)									Inf i tkiboken	<u>BT</u>
(nåhi)									S3 upplagd på order- S3 kontroll givn-st	<u>BT</u>
									Kvitto lämnat	<u>BT</u>
							<u>tdk</u>	<u>BT</u>		

SJ bil 87 014 (Fas 79-06 A) S.000-50 78-11 (1 år) Inrikes telegrafiska verk

Kvitto på tillfällig tdt

FÖR TÄGLEDAREN

Tåg _____ går _____ (datum)

Station	Möter här tåg (S6 avd 1 a)	Möter här av tåg (S6 avd 1 b)	Ordningsföljd (S 6 avd 1 c)	Övriga möten (S6 avd 2)		S9 till tåg (S6 avd 3)	S9 om tåg (S6 avd 4)	Tkt	Avs sign
				tåg	i				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

FÖR TÄGKLARERAREN

Tåg _____ går _____ (datum)

Mott av _____



S 10

VARSAMHETSORDER till vilt tåg 6281

natt mot datum 7 9 0 6 2 0
(år) (mån) (dag)

<p>1 (Säo 1 26 3, § 35 5, § 60 4 a)</p> <p>På sträckan/stationen _____</p> <p>skall tåget stanna framför vägförskningen vid km _____</p> <p><input type="checkbox"/> vägskyddsanordningen fungerar ej; bevakning är ej ordnad</p> <p><input type="checkbox"/> vägvakten är ej underrättad</p>	<p>5 (Säo 1 52, 1 53)</p> <p>På sträckan/stationen _____</p> <p><input type="checkbox"/> felaktig infartssignal <input type="checkbox"/> felaktig utfartssignal</p> <p><input type="checkbox"/> felaktig försignal till _____</p> <p>Beteckning enligt märktavla _____</p> <p>Anm _____</p>																								
<p>2 (Säo 1 26 3, 1 69 4 b)</p> <p>På sträckan/stationen _____</p> <p>är bevakning ordnad vid vägförskningen vid km _____</p> <p>Vägskyddsanordningen fungerar ej.</p> <p>Ser föraren vakt får tåget passera korsningen, i annat fall skall tåget stanna framför korsningen.</p>	<p>6 (Säo 1 69 4, 1 73 b)</p> <p>Vid _____ skall särskild försiktighet iakttagas p g a _____</p> <p>Sth 30 km/h från infartssignalen (innersta infartssignalen).</p> <p>Anm _____</p>																								
<p>3 (Säo 1 78)</p> <p>På sträckan/stationen _____</p> <p><i>Ulvforsen - Övik</i></p> <p>melan km <i>55.450</i> och km <i>55.905</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> på uppspåret <input type="checkbox"/> på nedspåret</p> <p><input type="checkbox"/> på huvudtågväg <input type="checkbox"/> på sidotågväg spår _____</p> <p>är sth <i>30</i> km/h.</p> <p>Anm <i>Ändring av vkt</i></p>	<p>7 (Säo 1 66, 1 69 B)</p> <p>Från _____</p> <p><input type="checkbox"/> saknas "klart" för tåget. Närmast föregående tåg har lämnat stationssträckan. Tåget skall kunna stanna på mindre än halva den sträcka som kan överblickas. Sth dock högst 60 km/h.</p> <p><input type="checkbox"/> saknas "klart" för tåget. Närmast föregående tåg har ej med säkerhet lämnat stationssträckan. Tåget skall kunna stanna på mindre än halva den sträcka som kan överblickas. Sth dock högst 30 km/h.</p> <p><input type="checkbox"/> saknas "fri genomfart".</p>																								
<p>4 (Bl a säo § 43, § 85 5)</p> <p>På sträckan _____</p> <p>skall sth vara _____ km/h p g a _____</p>	<p>8 (Bl a säo § 26 4, § 80 4 c)</p> <p>Annat besked _____</p>																								
<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Kopia mottagen</td> <td colspan="2">Ordern daggiven</td> <td colspan="2">Ordern erändad</td> </tr> <tr> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> </tr> <tr> <td><i>Snellman</i></td> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> <td>Till = av = av =</td> </tr> <tr> <td>(Namn)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(Num)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p><i>Stg</i> <i>Erik Anderson</i></p>		Kopia mottagen	Ordern daggiven		Ordern erändad		Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	<i>Snellman</i>	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	(Namn)					(Num)				
Kopia mottagen	Ordern daggiven		Ordern erändad																						
	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =																					
<i>Snellman</i>	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =	Till = av = av =																					
(Namn)																									
(Num)																									



S 11

ALLMÄNNA ORDER till vut tåg 101

natt mot datum 7 9 10 6 12 0
(år) (mån) (dag)

<p>1 (Sso § 13, § 19) Vid <u>Ternäs</u> <input type="checkbox"/> behovsuppehåll <input checked="" type="checkbox"/> fast uppehåll <input type="checkbox"/> bortfaller uppehållet</p>	<p>8 (Sso § 43-4) Vagnar med explosiv vara medföres Vagn nr i tågets <input type="checkbox"/> början <input type="checkbox"/> mitt <input type="checkbox"/> slut Vagn nr i tågets <input type="checkbox"/> början <input type="checkbox"/> mitt <input type="checkbox"/> slut Vagn nr i tågets <input type="checkbox"/> början <input type="checkbox"/> mitt <input type="checkbox"/> slut Övervakningsman <input type="checkbox"/> foraren <input type="checkbox"/> tbfh <input type="checkbox"/> särskild (namn)</p>																
<p>2 (Sso § 48-4) Stationen _____ är <input type="checkbox"/> bevakad <input type="checkbox"/> obevakad</p>	<p>9 (Sso § 30, § 30) Pålok skall skjuta på tåg från _____ till _____ och som vut återgå till _____</p>																
<p>3 (Sso § 65-7) Vid <u>Ternäs</u> <input checked="" type="checkbox"/> Tkl ger "avgång" <input type="checkbox"/> Ej "avgång" av tkl</p>	<p>10 (Sso § 78-3) Tågen _____ och _____ skall byta tågsätt _____</p>																
<p>4 (Sso § 17-2) På sträckan/stationen _____ har _____ <input type="checkbox"/> tagits i bruk <input type="checkbox"/> tagits ut bruk <input type="checkbox"/> flyttats <input type="checkbox"/> ändrats</p>	<p>11 (Sso § 28-4, § 41-1, § 44-2, § 61-2) Annat besked _____</p>																
<p>5 (Sso bil 3) På sträckan _____ är fjb ur bruk. Linjeblockeringen är i bruk. Alla stationer är bemannade med tkl om annan order ej ges.</p>	<p><i>Stg</i> _____ (et sign)</p>																
<p>6 (Sso bil 3) Stationen _____ är <input type="checkbox"/> bemannad med tkl (gränsstation till fjbsträcka; fjb är i bruk på angränsande linjeavsnitt) <input type="checkbox"/> fjärrmanovererad (fjst)</p>	<p><i>S. Palmson</i> _____ (tk)</p>																
<p>7 (Sso § 71-4) På sträckan _____ är linjeblockeringen åter i bruk <input type="checkbox"/> på uppspåret <input type="checkbox"/> på nedspåret Fjb är <input type="checkbox"/> i bruk <input type="checkbox"/> ur bruk <input type="checkbox"/> observera dock att linjeblockeringen fortfarande är i bruk på sträckan _____ <input type="checkbox"/> på uppspåret <input type="checkbox"/> på nedspåret</p>	<p>Ordern delgiven (fylla i av avsändaren)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Tjänsteställe</td> <td>Mott sign</td> <td>Tjänsteställe</td> <td>Mott sign</td> <td>Tjänsteställe</td> <td>Mott sign</td> <td>Tjänsteställe</td> <td>Mott sign</td> </tr> <tr> <td><u>Ters. Tca</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	<u>Ters. Tca</u>							
Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign										
<u>Ters. Tca</u>																	
<p>Kopia mottagen <i>Petter Lund</i> (forare)</p> <p style="text-align: right;">(tbf/nam)</p>	<p>Ordern avseend av (fylla i av mottagaren)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Tjänsteställe</td> <td>Avs sign</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Tjänsteställe	Avs sign														
Tjänsteställe	Avs sign																

9	Oljeläckage	<input checked="" type="checkbox"/> har ej uppstått <input type="checkbox"/> har uppstått _____
10	Brand	<input checked="" type="checkbox"/> har ej uppstått <input type="checkbox"/> _____ fordon brinner
11	Hjälpfordon	<input type="checkbox"/> behövs inte <input checked="" type="checkbox"/> begäres härmed
12	Övrigt	<small>Text olycksplatsens läge närmare precisera:</small> <i>en vagn blockerar nedspåret</i>
		<i>Ursp ca 100m söder b/s i Tus U4/N4</i>

Uppgift 1-12 mott i Stg kl 1/58 av Sp
(st sign) (sign)

13	Kompletterande upplysningar	

Uppgift 13 mott i _____ kl _____ av _____
(st sign) (sign)

