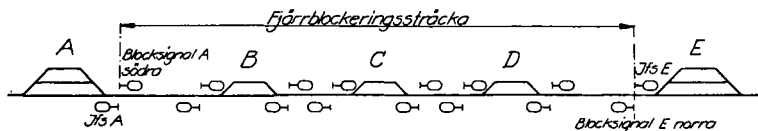


I. Begreppsbestämningar

Fjärrblockering (fjb) = sådan anordning på bansträcka med automatisk linjeblockering, som möjliggör att flera stationers ställverk manövreras av en fjärrtågklarare antingen från ett fjärrställverk eller genom ställverksvakt på stationerna.

Fjärrblockeringssträcka (fjb-sträcka) börjar och slutar vid de blocksignaler, mellan vilka manövrering ombesörjes av fjärrtågklararen. Fjb-sträcka kan omfatta såväl linje som fjärrstyrda stationer.



A och E = stationer, där tkl tjänstgör (gränsstationer till fjb-sträcka).
B, C och D = stationer, där tkl ej tjänstgör (fjärrstyrda stationer).

Fjärrtågklarare (fjtkl) = den tjänsteman, som manövrerar fjärrställverket.

Fjärrstyrd station (fjst) = station på fjb-sträcka, när tkl ej tjänstgör där. Fjst betraktas som bevakad station (undantag från såo begreppsbestämningar).

Stationsmanövrering = manövrering av ställverket på fjst genom ställverksvakt, som på platsen utför manövrerna efter anvisningar av fjtkl. (Även någon av tps kan av fjtkl beordras vara ställverksvakt.)

Genomgångsdrift = användning av endast huvudtågvägen på fjst, varvid infarts- och utfartssignaler för den körriktning, som är aktuell, normalt visa »kör» och fungera automatiskt.

Blocksignal = huvudsignal vid blockpost (undantag från såo § 7: I).

II. Beskrivning av anordningarna på bansträckan Ånge—Bräcke

Allmänt

1. Fjbst-räckan Ånge—Bräcke omfattar sträckan mellan stationsgränserna vid Ånge mot Moradal (blocksignal Åg 3 vc) och Bräcke mot Bensjöbacken (blocksignal Bä 123 h). På denna sträcka finnas stationerna Moradal, Dysjön, Kotjärn och Bensjöbacken, vilka normalt äro fjst. Schematisk bild av sträckan är intagen i bilaga 2 till dessa särbestämmelser.

Fjbst-räckans fjbrställtverk finnes i Ånge.

2. För handhavande av fjbrställtverket gäller beskrivning, reg nr Ebr 16936.

För handhavande av linjeblockeringsanordningarna i Ånge och Bräcke gäller »Beskrivning av utrustning för linjeblockering i Bräcke och Ånge», reg nr Ebr 16827.

För manövrering av ställtverk på fjst gäller »Beskrivning av reläställtverk för stationerna Moradal, Dysjön, Kotjärn och Bensjöbacken», reg nr Ebr 16828 a.

Lokalomläggning av växel

3. Lokalomläggning av växel, som är *såväl centralt som lokalt omläggbar*, sker med lokalställare, som är placerad invid växeln. För omläggning erfordras medgivande av fjtkl. När detta lämnas ländes ett ofärgat signalljus på lokalställaren.

Lokalomläggning sker genom att plus- eller minusknappen på lokalställaren hålles intryckt, tills växeln börjat röra sig. Där-efter släppes knappen. Under den tid växeln ej intager endera ändläget, är signalljuset släckt, varigenom kontroll erhålles, huruvida växeln sluter eller ej.

När medgivandet till lokalomläggning återtagits, är signalljuset släckt.

4. Växel, som är *endast lokalt omläggbar*, är låst i normalläge med en K-nyckel, vilken normalt sitter fastlåst i ett magnetlås. För omläggning erfordras medgivande av fjtkl. När medgivande lämnats, är markeringsfönstret vid låset vitt, och nyckeln kan då urtagas.

Efter avslutad växling skall nyckeln sättas in i magnetlåset och vridas om.

När medgivandet till lokalomläggning av växeln återtagits, är markeringsfönstret rött.

Omläggning av växel med handvev

5. Om sådant fel uppstått, att växel ej kan läggas om med lokalställare, skall följande iakttagas. I ett skåp (låst med frånskiljarnyckel) vid var och en av de yttersta växlarna finnes en handvev. När denna toges ut ur sin hållare, brytes motorströmmen och ställas berörda huvudsignaler till »stopp». Detta sker dock först efter ca 10 sek, varför veven ej får sättas in i växeldrivet, förrän tidigast 15 sek efter det den tagits ut ur hållaren. Vid växels omläggning skall veven omvridas, tills en »knäppning» höres i växeldrivet, vilket sker när veven vridits om ungefär 10 varv, efter det att den anliggande tungan slutit.

När handveven ej längre erfordras för växelomläggning, skall den åter sättas in i sin hållare och vridas ett kvarts varv. Om detta ej göres ordentligt, erhålles ej kontaktslutning. Växeln kan då ej läggas om centralt och berörda huvudsignaler kunna ej visa »kör».

»Stopp» från huvudsignal i nödfall

6. Infarts- och utfartssignaler på fjst samt blocksignaler till angränsande blocksträckor kunna ställas till »stopp» med en strömbrytare, som är uppsatt vid stationshuset.

Bekräftelse på att tåg (vut) stannat på fjst

7. Vid stationshuset och vid varje utfartssignal finnes en tryckkontakt. Om utfartssignalen visar »stopp», skall föraren eller — på dennes order — biträdet trycka minst 3 sek på kontakten vid utfartssignalen eller vid stationshuset för att därigenom bekräfta, att tåget (vut) stannat. Först därefter kan körsignal visas till annan tågväg.

Telefoner på fjst

8. Vid varje infarts- och utfartssignal finnes telefon, varifrån förbindelse erhålles med fjtkl eller, vid stationsmanövrering, ställverksvakten. Vid dessa telefoner finnas sirener, som ljuda, när fjtkl (ställverksvakten) önskar samtal med föraren. Telefon för uppringning av fjtkl finnes dessutom i expeditionslokalen, som är låst med frånskiljarnyckel. Anvisningar för uppringning äro anslagna vid telefonapparaterna.

9—10. Reservnummer.

III. Översikt över vissa säkerhetsmedel på fjärrblockeringssträcka

Spårledning

11. Fjb-sträcka är indelad i blocksträckor, som äro försedda med spårledning och huvudsignaler för båda tågriktningarna. Även fjst äro försedda med spårledning. Ett tåg skyddas, så länge det befinner sig på en blocksträcka (tågspår på fjst), genom att det kortsluter spårledningarna och därigenom automatiskt kvarhåller de huvudsignaler till »stopp», som gälla för infart till blocksträckan (tågspåret).

Även fordon, som ingå i vut eller växlingsrörelse, kortsluta spårledningarna och skyddas därigenom på samma sätt som tåg.

När blocksträcka befares av fordon, som ej med säkerhet kortsluter spårledningarna — rälsbusståg, i vilket 2-axligt fordon ingår, och småfordon — måste däremot huvudsignalerna kvarhållas i »stopp» på annat sätt. Detta kan ske genom tidsspärning eller manuell kortslutning av spårledning.

Tidsspärning

12. På varje fjst och gränsstation till fjb-sträcka finnes ett tidur för var och en av de angränsande blocksträckorna. Uret kan inställas på önskat antal minuter, dock högst 60. Tidsspärningen börjar, när urets startknapp tryckes in. Tidsspärning får ske, endast om den gröna lampan »Ut» för berörd blocksträcka lyser. Under den tid, som motsvarar inställningen, kvarhållas huvudsignalerna till blocksträckan i stoppställning.

Manuell kortslutning av spårledning

13. Kortslutning av spårledningen för en blocksträcka eller ett tågspår åstadkommes, om de båda rälssträngarna förbindas med varandra. För att underlätta detta finnas kontaktdon. Varje sådant består av två magneter, som äro inneslutna i cylinderformiga höljen och stå i ledande förbindelse med varandra. Magneterna

skola anbringas på rälen's huvud, sedan rost och annan beläggning avlägsnats. Det skall tillses, att god kontakt erhålles mellan magnet och räl.

För att säkerställa att kortslutning verkligen sker, skola rälena förbindas med varandra på två ställen.

Så länge spårledningen är kortsluten, kvarhållas huvudsignalerna till blocksträckan (tågspåret) i stoppställning.

Hindermarkering vid fjärrställverket

14. Hindermarkering sker av fjtkl genom att på spårplanen sätta in en propp vid ifrågavarande blocksträcka eller tågspår. Innan hindermarkering sker, skall fjtkl ha tillsett, att berörda huvudsignaler visa »stopp» och att tågväg icke är lagd till blocksträckan (tågspåret).

Huvudprinciper för att skydda olika anordningar

15.

Slag av anordning	Skydd
Tåg, vut, växlingsrörelser	I regel automatisk kortslutning av spårledningarna
<i>Småfordonsfärder</i> Småfordon under bdisp A-fordon B-fordon C-fordon	Hindermarkering av fjtkl och dessutom i regel tidsspärning av småfordonsföraren Småfordonsföraren inhämtar upplysningar om tågläget hos fjtkl
<i>Arbeten, som kräva tillstånd</i> A-arbete Arbete på fjst, som utgör hinder för tåg C-arbete	Hindermarkering av fjtkl och dessutom manuell kortslutning av spårledning Hindermarkering av fjtkl
Sådana arbeten i eller i farlig närhet av spår, som ej kräva tillstånd	Upplysningar om tågläget inhämtas hos fjtkl. Anordnas tåg e d och kan bps ej underrättas härom, erhåller lokps order att framföra tåget med nedsatt hastighet och skärpt uppmärksamhet.

16—20. Reservnummer.

IV. Allmänna föreskrifter

I den mån särskilda föreskrifter ej äro utfärdade i dessa särbestämmelser, gäller såo (se även bilaga 2).

Anm. Paragrafhänvisningar, tex »Ersätter § 21» och »Und från § 36», avse nämnda paragrafer i såo.

Signalers giltighet

(Und från § 7)

21. Infarts- och utfartssignaler, blocksignaler samt försignaler gälla, förutom för tåg, även för vut. Blocksignaler gälla dessutom för växlingsrörelser.

Oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller utebliven signal från dessa signalmedel skall anses som »stopp» för tåg och vut samt, betr blocksignaler, även för växlingsrörelser.

Utmärkande av fjb-sträcka i tdt

22. Fjb-sträcka utmärkes i tdt genom inramning sålunda:
tdtboken del B: kol 2, 3 och 6 samt X-kolumnen;
S4: kol 2, 3 och 7.

I X-kolumnen (kol 7 på S4) skola inramas, förutom uppgifterna för fjb-sträckan, även de för gränstationen före fjb-sträckan. De inramade uppgifterna skola ej kontrolleras av tps.

Angivande av tågmöte i tdt

(Und från § 35: 2)

23. På fjb-sträcka anges tågnnummer i X-kolumnen (kol 7 på S4) i vanlig ordning. På gränstation till fjb-sträcka upptagas därjämte samtliga tåg, för vilka möteskontrollskyldighet enl art 25 föreligger.

Möteskontroll av tps (Und från §§ 36: 3
och 4, 37: 2, 67: 1 och 8, 76: 5 och 79)

24. På fjb-sträcka och — när tåg skall ingå på fjb-sträcka — på gränstationen till denna bortfaller all möteskontroll av tps. Mötesorder skall icke delges tps.

25. För att säkerställa att tåg, som framgått på fjb-sträcka, ej lämnar gränstationen till denna, förrän alla mötande tåg inkommit till nämnda gränstation, skall tps kontrollera möten där i de fall tidsmellanrummet mellan tågen är högst en timme. Tl skall ombesörja order till tps på S9, avd 2, ang möteskontroll, som uppkommer på gränstationen till följd av anordnat extratåg, tågförsening eller av annan orsak.

Fjtkl befogenheter och skyldigheter (Und från §§ 29: 1, 35: 3, 37: 1 och 44)

26. Fjtkl äger besluta om ändring av tågs ordningsföljd, bevilja bdisp, lämna tillstånd till C-arbete, besluta om hjälptågs gång, påskjutning av tåg och pälokets återgång.

27. Tkl tjänstgör ej på fjst. Om ej annat sägs i dessa särbestämmelser, övertager fjtkl de uppgifter, som enl såo åvila tkl (bl a §§ 27: 3 och 5, 28: 3 och 5, 29: 4, 36: 2 och 4, 37: 2, 40: 8, 46: 1 och 3, 49: 1, 51: 3, 4 och 6, 52: 7, 76: 3 och 4, 83: 2, 84: 2 och 85: 4).

28. Underrättelser m m, som enl såo skola lämnas till tkl, skola i stället lämnas till fjtkl (bl a §§ 27: 2, 4 och 5, 28: 2 och 5, 52: 7, 84: 1 och 3, 85: 3 och 99: 2).

29. Vid stationsmanövrering förmedlar ställverksvakten meddelanden och order mellan tps m fl och fjtkl.

Samtal m m (Ersätter § 21)

30. I säkerhetstjänsten skola de uttryck, som finnas i såo och dessa särbestämmelser, användas samt *tåg benämnas med sitt nummer*.

Vid alla telefonsamtal skola de samtalande uppge tjänstebestämmelse (lokf, fjtkl etc), namn och, i förekommande fall, tågnnummer samt stationsnamn och huvudsignals beteckning.

Samtal, som avser order enl S17 eller annan S-blankett, skall nedskrivas av ordermottagaren vid telefonsamtalet; av lokps eller tbfh i tillräckligt antal exemplar för delgivning av ordern till övrig berörd ps på tåget.

Inspektion på fjst (Und från § 45: 1)

31. Inspektion enl § 45: 1 behöver ej göras dagligen. Den skall utföras av bm och sträckvakt i samband med inspektion av banan.

Kontroll av order (Und från begreppsbestämningarna och § 49: 1 och 3)

32. Gränstationerna till fjb-sträcka äro kontrollstationer ifråga om alla de order på S-blankett, som avse fjst eller linje på fjb-sträckan. Kontroll betr order, som ges tps på gränstation, skall utövas av fjtkl.

33. Bestämmelserna om ordergivning genom vko gälla oförändrade. Fjtkl skall kontrollera de uppgifter i vko, som beröra fjb-sträcka.

Bestämmande av tågspår på fjst m m
(Ersätter § 50: 2 och 3)

34. På fjst får tåg intagas på vilket tågspår som helst utan föregående ordergivning eller signalering från tåget. Föraren skall anpassa tågets hastighet med ledning av signalbilden på infartssignalen.

35. Åtgärder enl § 72: 4 behöva ej vidtagas, när tåg ej kan intagas på fjst eller på gränstation till fjb-sträcka.

Avspärrning eller bevakning av spår

36. § 58 gäller ej på fjst, om ej ti utfärdat lokala bestämmelser härom.

Tåganmälan och hinderanmälan

(Ersätter §§ 59, 61 och 62;
und från §§ 27: 3 och 84: 2)

37. På fjb-sträcka utväxlas ej tåganmälan eller hinderanmälan.

Avgångssignal till tåg (Ersätter § 67: 3 och 4)

38. Avgångssignal ges sålunda:

till *genomfartståg*:

på gränstation, från vilken tåget ingår på fjb-sträckan, och på fjst: ingen avgångssignal;

till *tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll*:

på gränstation, från vilken tåget ingår på fjb-sträckan: av tkl;
på fjst: av tbfh; till tåg med fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte ges dock ingen avgångssignal på fjst.

39. För genomfartståg, som stannat på fjst, och för tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, som efter erhållen avgångs-

signal stannat på fjst, skall följande gälla, under förutsättning att loket står innanför stationsgränsen. Tåget får fortsätta utan avgångssignal, när det stannat

framför vägkorsning;

sedan »kontaktledningen spänningslös» givits;

emedan körsignal uteblivit från utfartssignal.

Tåget får i dessa fall fortsätta, så snart hindret bortfallit. När tåget stannat av annan orsak, bli när »stopp» med signalredskap visats till tåget, får det ej avgå, förrän tbfh givit avgångssignal.

När tåg, som stannat på fjst, får avgå utan avgångssignal, skall tbfh på tåg, som medför resande och som står vid eller i närheten av plattform, dock ha givit »klart för avgång» till föraren, innan tåget får sättas i gång.

Stoppssignal till tåg

40. Stoppssignal till tåg, som skall göra uppehåll på fjst, ges ej. (Und från § 72: 5)

41. Tåg med fast uppehåll för annat ändamål än trafikutbyte får avgå från fjst utan att ha stannat, om utfartssignalen visar »kör», dock högst 5 min före avgångstiden enl tdt. (Ersätter § 72: 8)

Ändring av tågs ordningsföljd (Ersätter §§ 77 och 78: 1—3; und från § 75: 2)

42. Erfordras ändring av tågs ordningsföljd inom fjb-sträcka, verkställer fjtkl denna genom att dirigera tågen med huvudsignalerna.

Om den ändrade tågföljden berör gränsstation till fjb-sträcka, skall fjtkl underrätta tkl härom genom uppräknig av tågens ordningsföljd enl art 93.

43. Varken kvarhållningsorder eller verkställighetsorder delges tps.

44. Tågs ordningsföljd får ej ändras genom förlägg- eller låtorder förbi gränsstation till fjb-sträcka.

Underrättelser till bps (Und från § 82)

45. Bestämmelserna i § 82: 1—5 (lydelse enl cirk A 31/55) gälla, varvid dock anmälan om arbete och förfrågan om extra anord-

ningar och rubbningar i driften skall göras hos fjtkl. Fjtkl skall övertaga de uppgifter, som tillkomma tkl på gränsstation enl cirk A 31/55. Underrättelsestation skall icke utses på fjb-sträcka.

46. Tåg- och vägvakter m fl skola underrättas enl § 82: 8 av fjtkl, om ti ej bestämt annat.

47. Uppgift om inkopplad eller bortkopplad telefonapparat enl § 82: 10 skall lämnas till fjtkl.

Signalmedel och blanketter m m på fjst

48. På varje fjst skall finnas tre handsignallyktor, en vagnförstängare, en SJ förbandslåda nr 2 och en sjukbår samt dessutom de signalredskap, särtryck, blanketter m m, som bestämmas av ti.

49. Plan för säkerhetstjänsten skall upprättas för fjst, endast om ti så bestämt. (Und från § 46: 2)

50—60. Reservnummer.

V. Föreskrifter för olika personalgrupper

Fjärrtågklarare

Allmänna bestämmelser

61. Fjtkl är underordnad tl i tågledningsärenden och skall hålla honom underrättad om tågläget i den ordning ti föreskrivit (und från § 75: 1).

62. Fjtkl skall samråda med tkl på gränsstationerna, när de kunna beröras av vidtagna dispositioner betr tågexpedieringen.

63. När fjtkl lämnar medgivande till växlingsrörelse på fjst, skall han samtidigt lämna medgivande till lokalomläggning av växlarna på fjst. Härigenom säkerställles, att infarts- och utfarts-signalerna på fjst visa »stopp».

64. Fjtkl skall, *innan han lämnar medgivande*, hindermarkera berörd sträcka enl art 14, när han erhåller anmälan om

A-arbete,

C- » ,

arbete på fjst, som utgör hinder för tåg,

småfordonsfärd under bdisp,

A-fordonsfärd eller

B- » .

Hindermarkering skall dessutom göras, när fjtkl erhåller anmälan om annat hinder för tåg.

Hindermarkeringen får ej avlägsnas, förrän anmälan erhållits, att sträckan kan upplåtas för tåg, eller tidsspärning hävts. Hindermarkering vid C-arbete avser dock endast fordon med uppfälld strömavtagare. (Und från § 27: 3).

65. När fjtkl erhåller besked om B-arbete, skall han ombesörja ordergivning till berörd lokps i vko, om så kan ske, eljest på S10. Erfordras hastighetsnedsättning mer än en månad, gäller § 28: 4 och 5.

66. Fjtkl skall föra överlämningsbok och på grafiskt tdtblad notera alla avvikelser ifråga om tåg samt på »annotationsblad för fjtkl» (bl 674.4) anteckna övriga anordningar enl anvisningarna till annotationsbladet.

Överlämningsbok får läggas upp för hela fjb-sträckan och behöver alltså ej föras för varje fjst. (Und från § 46: 4)

67. Fjtkl skall på S6 kvittera S4 och S5 för tåg, som berör fjb-sträcka. Kvitteringen inskränkes dock till dag och sträcka, som anordningen avser. (Und från §§ 35: 4 och 36: 1)

68. Huvudsignal får ställas till kör utan att de begränsningar, som anges i § 51: 2, iakttagas. § 51: 5 gäller ej.

69. Skall visad körsignal återtagas, innan tåg eller vut framgått, får fjtkl icke upplösa berörd tågväg, förrän visshet vunnits, att tåget (vut), vars förare möjligen iakttagit körsignalen, har stannat. (Ersätter § 51: 7)

Åtgärder när huvudsignal ej kan visa tydlig körsignal (Ersätter §§ 52: 1—3 och 5, 72: 11, 73 och 74)

Undersökning av orsaken till felet

70. När fjtkl erhåller besked av förare, att tåg (vut) stannat framför huvudsignal, som visar »stopp», oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller är släckt, skall han söka utröna orsaken till felet. Han skall:

A. betr infarts- eller utfartssignal:

1. kontrollera på spårplanen, att gjorda manövrer varit riktiga,
2. undersöka om fordon befinner sig i tågvägen eller om denna är upptagen av småfordon eller arbete, för vilket kortslutning av spårledningen gjorts, och
3. inkoppla »Totalindikering» för kontroll av att växlarna intaga rätta lägen och att motriktade signaler visa »stopp» samt för lokalisering av de felaktiga funktionerna i övrigt.

B. betr blocksignal

1. kontrollera, att blocksignalen för rörelse i motsatt riktning visar »stopp»,
2. kontrollera, att gjorda manövrer varit riktiga,
3. undersöka om vut eller växlingsrörelse befinner sig på blocksträckan eller om denna är upptagen av småfordon

eller A-arbete, för vilket tidsspärning eller kortslutning av spårledningen gjorts, och

4. inkoppla »Totalindikering» för att om möjligt lokalisera de felaktiga funktionerna.

Undersökning av tågläget, när blocksignal avses

71. Fjtkl får icke lämna ett tåg (01) tillstånd att passera en blocksignal, som ej visar »kör», förrän han övertygat sig om läget för dels det tåg, som gått närmast före tåg 01 — oavsett riktningen — dels det tåg, som skall gå närmast efter tåg 01 i motsatt riktning. Fjtkl skall härvid taga hänsyn till event tågföljdsändringar.

Fjtkl får icke lita på indikeringarna på spårplanen utan skall förvissa sig om tågläget genom att stoppa berörda tåg i och för samtal med föraren. Fjtkl skall härvid även inhämta besked av föraren på det tåg, som gått närmast före 01, att samtliga fordon medföras. Förmodas tåg i samma riktning som tåg 01 redan ha lämnat fjb-sträckan eller tåg i motsatt riktning ej ha inkommit på denna, skall fjtkl genom samtal med tkl på gränsstationen till fjb-sträckan övertyga sig härom.

Körtillstånd till föraren

72. Sedan fjtkl sökt förvissa sig om att hinder ej finnes, får han lämna föraren tillstånd att framföra tåget (vut) förbi huvudsignalen fram till nästa huvudsignal. Härvid skall fjtkl även erinra föraren om att hastigheten till nästa huvudsignal icke får överstiga

20 km när infarts- eller utfartssignal skall passeras,

30 km när blocksignal skall passeras.

Fjtkl skall även lämna föraren upplysning ang orsaken till att »kör» ej visas eller besked att orsaken ej är känd.

När blocksignal skall passeras, skall fjtkl dessutom beordra föraren att anmäla, när tåget (vut) kommit in till nästa fjst.

Om förare på tåg (vut), som stannat framför utfartssignal, meddelat, att ej heller blocksignalen visar »kör», får fjtkl samtidigt med tillståndet att passera utfartssignalen lämna motsvarande tillstånd betr blocksignalen, sedan han tillämpat de föreskrifter, som gälla blocksignal.

Åtgärder för felets avhjälpande

73. Fjtkl skall snarast möjligt underrätta i förväg bestämd signalreparatör om fel, som ej är känt av denne. Signalreparatören

skall snarast meddela fjtkl orsaken till felet och dettas beräk-
nade varaktighet.

Ytterligare åtgärder

74. Om fjtkl så anser lämpligt, kan han ombesörja stationsmanövrering, om infarts- eller utfartssignal ej fungerar riktigt,

förklara fjb ur bruk på visst eller vissa avsnitt av fjb-sträckan, om blocksignal ej fungerar riktigt (se art 181—191).

Åtgärder när fjtkl ej kan manövrera ställverk på fjst

Undersökning av orsaken till felet

75. Fjtkl skall genom att inkoppla »Totalindikering» söka lokalisera felet och vidtaga åtgärder för dess avhjälpande.

Stationsmanövrering genom tps

76. Fjtkl skall beordra föraren på det tåg, som befinner sig på eller först ankommer till fjst, att ombesörja omkoppling till stationsmanövrering, för vilket ändamål den på fjst plomberade K16 p-nyckeln får tagas i bruk. Om möjligt skall genomgångsdrift på fjst ordnas.

77. Fjtkl får i detta fall icke lämna tillstånd till något tåg att passera huvudsignal, som ej visar tydlig körsignal. Han skall i stället beordra föraren ombesörja, att någon av tps ställer signalen till »kör» och i övrigt manövrerar ställverket enl fjtkl anvisningar.

Stationsmanövrering genom särskild ställverksvakt

78. Om fjtkl så anser lämpligt, kan han ombesörja stationsmanövrering genom särskild ställverksvakt.

79—90. Reservnummer.

Tkl på gränsstation till fjb-sträcka

Tågföljdsbok

91. Tågföljdsbok (bl 674.15, förutvarande bl 359 G) skall föras på gränsstation till fjb-sträcka. Endast kol 1—5, 8, 9 och 12 skola ifyllas. Kollationering skall dock ej ske betr tåg, som framgå i tdt-enlig tågföljd.

Tågförseningar (Und från § 75: 1)

92. Tkl skall anmäla tågförseningar till fjtkl samt underrätta driftcentral om tågförsening i den omfattning, som ti bestämt.

Ändring av tågs ordningsföljd

(Und från § 75: 2)

93. Fjtkl skall underrätta tkl om ändrad tågföljd på angränsande stationssträcka genom uppräknning i tidsföljd av samtliga tåg, som beröras av den ändrade ordningsföljden. Uppräkningen skall börja med det sista och sluta med det första tåg, som går i rätt ordningsföljd. Tkl skall direkt i tågföljdsboken anteckna den angivna tågföljden och kollationera denna med fjtkl. Vid kollationering ifyllas kol 3 och 4 endast på raden mitt för det sista tågnumret i uppräknningen. Anvisningarna till tågföljdsboken gälla i övrigt i tillämpliga delar.

Lokps vid tågrörelse

Allmänna bestämmelser

94. När tåg ingår på eller lämnar fjb-sträcka, skola förare och biträde utväxla meddelande härom.

Tågrörelserna på fjb-sträcka ledas och skyddas av huvudsignaler.

95. »Tåg kommer» och »beredd» skall icke ges, när huvudsignal på fjb-sträcka visar »stopp». (Und från § 14: 5 a och 9)

96. Körsignal från infarts- eller utfartssignal med två gröna sken innebär, att hastigheten vid gång genom efterföljande växelkurva icke får överstiga 40 km.

97. När tåg stannat på fjst och utfartssignalen där visar »stopp», skall föraren eller — på dennes order — biträdet trycka minst 3 sek på någon av befintliga tryckkontakter för att därigenom bekräfta, att tåget stannat (jfr art 7).

98. Fjtkl kan beordra förare ombesörja, att någon av tps manövrerar ställverket på fjst enl fjtkl anvisningar (= stationsmanövrering) och vidtaga andra åtgärder. På tåg, som ej är embemannat, skall föraren lämna detta uppdrag till tbfh eller, om särskild sådan ej finnes, till biträdet. Om fjtkl ej bestämt annat, skall fullgjort uppdrag anmälas till fjtkl.

99. Förare skall medföra S17.

Åtgärder när tåg stannat framför huvudsignal,
som visar »stopp» eller ej visar tydlig
körsignal

100. Föraren skall personligen ringa upp fjtkl efter högst 2 min beträffande infartssignal och ca 10 min beträffande utfartssignal och blocksignal.

Enär utfartssignal och närmaste blocksignal äro så förbundna, att utfartssignalen ej kan visa »kör» med mindre även blocksignalen intager körställning, skall förare på tåg, som stannat framför utfartssignal, underrätta fjtkl även om blocksignalens ställning. (Ersätter § 72: 10)

101. *En huvudsignal, som ej visar tydlig körsignal, får icke passeras utan att fjtkl lämnat uttryckligt tillstånd härtill och föraren repeterat detta samt fått bekräftelsen »rätt». Tillstånd att passera blocksignal skall föraren dessutom anteckna på S17.*

Tillståndet innebär — oavsett om orsaken till att huvudsignalen icke visar »kör» är känd eller ej — att tåget till nästa huvudsignal får framföras med en hastighet av

högst 20 km, när infarts- eller utfartssignal passeras,

högst 30 km, när blocksignal passeras.

Är orsaken icke känd, skall föraren vara beredd på att växel kan intaga fel läge, att fordon kan finnas i eller för nära spåret, att arbete eller småfordonsfärd kan pågå, att rälsbrott kan ha uppstått e d.

Finnes vägkorsning med bommar eller med ljus- och/eller ljudsignaler i tågets väg, skall föraren framföra tåget så, att det kan stanna framför korsningen, om vägtrafiken ej är spärrad.

När tåg, som passerat blocksignal, i sin helhet inkommit till nästa fjst, skall föraren anmäla detta till fjtkl.

**Åtgärder om tåg av någon anledning framförts
förbi huvudsignal i stoppställning**

102. Har tåg framförts förbi *infarts- eller utfartssignal* i stoppställning (men ej förbi blocksignal), får tåget backas, om överhängande fara föreligger. Under backningen skall »tåg kommer» givas upprepade gånger.

Ann. Föraren skall beakta, att backning kan vara förenad med risker, t ex om växel körts upp, om vägkorsning finnes, eller om tåget i sin helhet passerat infartssignal i stoppställning och därigenom frigivit bakomliggande stationssträcka.

Föraren skall underrätta fjtkl och begära förhållningsorder.

103. Har tåg framförts förbi *blocksignal* i stoppställning, skall föraren omedelbart vidtaga åtgärder för att undvika sammanstötning med tåg i motsatt riktning. Han skall därför backa tåget, om så kan ske utan dröjsmål och under förutsättning att växel ej körts upp. Under backningen skall »tåg kommer» givas upprepade gånger.

Om tåget ej backas, skall föraren eller biträdet skyndsamt bege sig framåt och vid behov visa »stopp» — varvid loket, oavsett bestämmelserna i § 64: 2, får lämnas utan bevakning — samt posta ca 900 m framför tåget. Någon av övrig tps skall snarast underrätta fjtkl och begära förhållningsorder, som delges signalgivaren. Är tåget enbemannat, skall föraren posta i 10 min och därefter skyndsamt underrätta fjtkl.

Åtgärder när tåg stannat av opåräknad anledning men kan föras vidare
(Ersätter § 83: 1)

104. Förare på tåg, som stannat på linjen eller på fjst på grund av lokskada eller av annan opåräknad anledning, men som kan fortsätta, skall snarast underrätta fjtkl härom och uppgiva den tid, som tåget beräknas bliva stående.

Särskilda bestämmelser för rälsbusståg, i vilket 2-axligt fordon ingår, och tåg, som består av fyrhjulig motordressin

105. Då rubricerade tåg ej med säkerhet kortsluta spårledningarna, skola de alltid skyddas genom tidsspärrning enl art 12. Följande särskilda bestämmelser skola tillämpas.

106. Innan sådant tåg skall avgå från gränsstation till fjb-sträcka eller fjst, skall tkl resp föraren

hos fjtkl inhämta besked, hur länge sträckan får spärras (spärrningstiden får omfatta normal gångtid jämte marginal för event gångtidsförlust motsvarande högst halva gångtiden),

på S17 anteckna tidpunkten för spärrningens upphörande; när det är tkl, som inhämtat beskedet, skall han överlämna S17 till föraren,

verkställa tidsspärrning.

När sträckan spärrats, övergå utfarts- och blocksignalerna till »stopp», som visas så länge sträckan är spärrad. Signalerna få passeras först efter särskilt medgivande av fjtkl.

107. Så snart tåget stannat på fjst, skall föraren kortsluta spårledningen och anmäla till fjtkl, att tåget i sin helhet inkommit. Kortslutningen får icke hävas, förrän omedelbart innan tåget skall avgå.

108. Kan tåg ej undanföras från en stationssträcka, innan spärrningstiden utgått, skall föraren dessförinnan stoppa tåget och kortsluta spårledningen enl art 13. Föraren skall därefter underrätta fjtkl. Han får ej föra tåget vidare till nästa station, förrän han erhållit fjtkl medgivande härtill. Fjtkl skall tillse, att blocksignalerna till stationssträckan visa »stopp». Föraren skall, omedelbart innan tåget igångsättes, häva kortslutningen.

109—110. Reservnummer.

Tågbefälhavare

111. Tbfh skall underrätta fjtkl, så snart han uppmärksammar, att tdenligt uppehåll måste överskridas med minst 5 min eller kan minskas med minst samma tid; se dock art 104.

112. Fjtkl kan beordra förare ombesörja, att någon av tps manövrerar ställverket på fjst enl fjtkl anvisningar (= stationsmanövrering) och vidtaga andra åtgärder. På tåg, som ej är enbemannat, skall föraren lämna detta uppdrag till tbfh eller, om särskild sådan ej finnes, till biträdet. Om fjtkl ej bestämt annat, skall fullgjort uppdrag anmälas till fjtkl.

113. Skall växling ske under tåguppehåll på fjst, skall tbfh inhämta medgivande härtill av fjtkl. Tbfh har härvid samma ansvar som växlingsledare, se art 132—135.

114—120. Reservnummer.

Tillsyningsman och lokps vid vut

121. För vut skall bdisp ha medgivits av fjtkl. Tillsyningsman skall beordras. Särskild tillsyningsman behöver dock ej medfölja ensamt lok, utan föraren är då även tillsyningsman. (Ersätter § 32: 1)

122. För vut gälla infarts- och utfartssignaler, blocksignaler samt försignaler.

123. Stoppsignalering med knalldosor och bansignaltavla skall ej ske. (§ 21: 3 gäller ej)

Om B-fordonsfärd skall ske på stationssträcka samtidigt eller i samband med vut, skall samråd ha ägt rum mellan tillsyningsmannen och småfordonsföraren; se även art 147.

124. Innan vut påbörjas, skall tillsyningsmannen och — vid avkoppling från tåg — tbfh ha delgivits S1 genom fjtkl försorg. Tillsyningsmannen skall dessutom *omedelbart* innan fordonen utföras ha fått besked av fjtkl, att hinder ej finnes för vut. Tillsyningsman skall mot kvitto överlämna kopia av ordern till lokps och ansvara för orderns efterlevnad. (Ersätter §§ 29: 2 och 32: 3)

125. När frånkoppling av kontaktledningen skall ske i samband med vut, gäller art 168.

126. När vut stannat framför huvudsignal, som ej visar tydlig körsignal, eller om vut av någon anledning framförts förbi huvudsignal i stoppställning, skall föraren tillämpa de bestämmelser, som i dessa fall gälla för tågrörelse (art 100—101 resp 102—103).

Anm. När vut framföres med handkraft, skall tillsyningsmannen ansvara för att rörelsen sker i enlighet med visade signaler.

127. För att hindra att fordon, som äro uppställda på huvud- eller tågspår och ej äro tillkopplade bemannat dragfordon, komma i rörelse, skall tillsyningsmannen vid behov förstänga fordonen med vagnförstängare av godkänd typ (ritning Bbr litt A nr 6013). Så skall alltid ske, när fordon stå i lutning eller skola vara uppställda längre tid och personal ej hela tiden finnes i närheten med möjlighet att snabbt stoppa dem. Gäller vut fordon, som ej med säkerhet kortsluta spårledningen — t ex 2-axligt rälsbussfordon — skall tillsyningsmannen tidsspärra sträckan för den tid, under vilken vut medgivits. (Ersätter § 32: 6)

128. När fordon ställas på spår med spårledning för ljus- eller ljudsignaler vid vägkorsning, skall tillsyningsmannen ombesörja åtgärder enl str 15, bil A.

129. Tillsyningsman skall medföra vagnförstängare och, om vut gäller fordon, som ej med säkerhet kortsluta spårledning, anordning för manuell kortslutning.

130. Vut får införas på fjst utan vidare, om infartssignalen visar »kör». (Ersätter § 32: 8)

131. När vut är avslutad och samtliga fordon införts på fjst, skall föraren eller - - på dennes order -- biträdet trycka minst 3 sek på någon av befintliga tryckkontakter för att därigenom bekräfta, att vut stannat (jfr art 7).

Tillsyningsmannen skall anmäla till fjtkl enl S16, att vut avslutats. (Ersätter § 32: 9)

Växlingsledare och lokps vid växlingsrörelse

132. Blocksignaler gälla för växlingsrörelser.

133. För växling *förbi utfartssignal* erfordras medgivande av fjtkl. Växlingsledaren skall vid begäran om medgivande uppge den tid, som beräknas åtgå för växlingen.

134. För växling *utanför stationsgränsen* erfordras särskilt medgivande av fjtkl. Växlingsledaren skall inhämta medgivande, omedelbart innan rörelse påbörjas och härvid uppge erforderlig tid.

Såväl fjtkl som växlingsledare skall anteckna den tidpunkt, då växlingen utanför stationsgränsen skall vara avslutad.

135. Efter avslutad växling och sedan växlingsledaren vidtagit åtgärder ifråga om förstängning av avställda vagnar enl § 56: 5, skall växlingsledaren anmäla detta till fjtkl. Om fordon i undantagsfall skola avställas på tågspår, skola fordonen säkras med vagnförstängare (se art 127).

(Art 132—135 ersätta § 56: 1—3, 6—7).

136—140. Reservnummer.

Småfordonsförare

Allmänt

141. Huvudsignaler och försignaler gälla icke vid småfordonsfärder; se dock art 149.

142. Underrättelsestation finnes ej för fjb-sträcka.

A- och B-fordonsförare

143. A-fordonsfärd får ske endast på stationssträcka, som är fri från tåg eller vut. B-fordonsfärd får ske efter tåg (vut), innan detta lämnat stationssträckan. Avståndet mellan vut och efterföljande B-fordon skall vara detsamma som betr tåg, d v s minst 200 m.

144. A- eller B-fordonsfärd får ej ske vare sig på linje eller fjst utan medgivande av fjtkl. Förare av A- eller B-fordon skall inhämta medgivande av fjtkl, omedelbart innan färd skall påbörjas. Medgivande lämnas för högst en stationssträcka åt gången och högst 60 min samt, betr A-fordon, endast om sträckan är

Särskild ställverksvakt vid stationsmanövrering

171. Ställverksvakt är direkt underordnad fjtkl.

172. Ställverksvakt får manövrera ställverket eller vidtaga andra åtgärder, *endast efter order av fjtkl i varje särskilt fall* och enl dennes anvisningar.

173. Ställverksvakt är tågvägsklargörare, tågvägsinspektör och signalvakt, om särskild tjänsteman ej beordrats. För tågvägs klargöring gäller § 54, för tågvägs inspektion § 55 och för huvudsignals manövrering § 51: 3, 4 och 6; se även art 68—69.

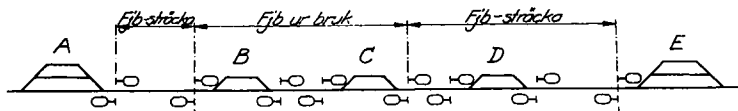
174. Om infarts- eller utfartssignal ej kan visa tydlig stoppsignal, skall ställverksvakten sätta upp hjälpsignalmedel och släcka signalen.

175—180. Reservnummer.

VI. Åtgärder när fjärrblockeringen förklarats vara ur bruk

Säo bestämmelser för bansträckor med automatisk linjeblockering, som är *ur bruk*, skola gälla med följande tillägg och undantag.

Observera! När fjärrblockeringen förklarats vara ur bruk på någon sträcka ändras fjb-sträckans omfattning i enlighet med nedanstående principskiss.



A, B, C och E = stationer, där tkl tjänstgör (gränsstationer till fjb-sträcka).

D = station, där tkl ej tjänstgör (fjärrstyrd station).

Övergång till tillämpning av enbart säo

181. Fjtkl skall beordra tkl att tjänstgöra på berörda stationer.

182. Överlämning skall ske mellan fjtkl och tkl omedelbart innan stationens ställverk skall inkopplas.

183. Fjtkl skall beordra tkl att koppla in stationens ställverk.

Tkl skall kontrollera, att infarts- och utfartssignalerna visa »stopp».

184. Fjtkl skall lämna besked om tågläget till tkl på berörda stationer (A och B) enl följande formulering:

»Tåg 00 befinner sig nu i A (mellan X och A). Tåganmälan skall börja med detta tåg. Intel hinder för tåg 00 från A till B.»

Undantag från säo

Ordergivning

185. Tkl skola ombesörja ordergivning på S17 till tps på berörda tåg.

Spårändring

186. § 50: 2 och 3 gälla ej. Spårändring får ske utan föregående ordergivning eller signalering från tåg.

Tåganmälan

187. Endast »0 ut» och »0 in i N» skall utväxlas. Utöver bestämmelserna i § 59 gäller, att 0 in-anmälan skall *mottagas av tkl själv*, i det fall nästa tåg på stationssträckan skall avsändas från stationen ifråga.

Tågföljdsbok

188. Tåganmälan och hinderanmälan m m skola införas i tågföljdsbok (bl 674.15, förutvarande bl 359 G) enl anvisningarna till denna (bl 674.11, förutvarande bl 359 H), varvid särskild sida skall användas för varje angränsande stationssträcka. Utöver anvisningarna gäller, att anteckning enl cirk A 14/54 om B-fordonsfärd skall göras på första lediga rad efter den sist kollationerade anordningen. Anteckning om begärt kvarhållande av tåg, tills B-fordon inkommit, skall göras i överlämningsboken, om kollationering ej skett för tåget ifråga. — När kollationering skett, skall anteckningen överföras till tågföljdsboken.

När tkl börjar tjänstgöra — även när han avlöser annan tkl — skall han i tågföljdsboken införa alla de tåg (pålok) och bdisp, som enl tågordningen och överlämningsboken förekomma under hans oavbrutna tjänstgöring. Därefter skall tkl snarast möjligt kollationera dessa anteckningar i tågföljdsboken med de anteckningar, som gjorts av tkl vid stationssträckans andra gräns.

Kollationering av tågföljden får ske endast för den tid, som båda tkl *oavbrutet* tjänstgöra samtidigt.

När endera eller båda tkl skola avlösas, innan alla kollationerade tåg (bdisp) klarerats, skola alla ej avslutade anordningar strykas, varefter ny anteckning göres. Ett tåg, som befinner sig på berörd stationssträcka (en ej avslutad bdisp), skall härvid med angivande av »0 ut» (»bdisp ut») medtagas på båda stationerna. Ny kollationering skall göras av tillträdande tkl. (Ersätter § 62)

Åtgärder när station skall lämnas tillfälligt obevakad.

189. Station får lämnas tillfälligt obevakad. Härvid gälla bestämmelserna i §§ 86—96 med det undantaget, att huvudsignalerna ej behöva ställas till kör i båda tågriktningarna. Ställverket skall omkopplas till genomgångsdrift. (Und från § 94: 2)

Småfordonsfärder

190. Enär underrättelsestation ej finnes utsedd, bortfaller småfordonsförarens skyldighet, att inhämta upplysningar om extra anordningar m m hos underrättelsestation. I stället gäller att den gränsstation, hos vilken småfordonsföraren gjort förfrågan enl cirk A 14/54, snarast möjligt skall vidarebefordra erhållna uppgifter om färden till färdsträckans andra gränsstation. (Und från § 82: 6 och 7)

Åtgärder när fjb åter skall tagas i bruk

191. Tl skall efter samråd med fjtkl bestämma, när fjb skall tagas i bruk. Tl meddelar tkl på berörda stationer uppgift om det sista tåg, för vilket tåganmälan skall utväxlas.

Överlämning skall ske mellan tkl och fjtkl.

Tkl tjänstgöring får upphöra och fjtkl får skifta till fjärrmanövrering, när »0 in i N» anmäls för nämnda tåg (även till fjtkl).

Har tåg givits order om att tåganmälan skall utväxlas, skall tkl ombesörja kontraorder.

Schematisk bild av fjärrblockeringssträckan Änge—Bräcke

