

SÄKERHETS FÖRESKRIFTER

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

§ 20

Föreskrifternas tillämpning m m

1. Säkerhetsåtgärd får ej åsidosättas, även om den skulle vålla tåg försening.

Sf, stf, lokstf och avdelningsföreståndare skall övervaka, att säkerhetsföreskrifterna efterlevs.

2. I säkerhetstjänst är ett gott samarbete nödvändigt. Var och en skall främja detta och iaktta lugn och besinning.

3. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsföreskrifter, som gäller i ett visst fall, skall den föreskrift, som ger den största säkerheten, tillämpas.

4. Vid överhängande fara skall var och en vidta de åtgärder, som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från såo.

5. Om styrelsen medgett undantag från såo, skall detta anges i tdt-boken.

§ 21

Samtal

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

2. Vid telefonsamtal skall namn eller signatur uppges.
Förare på tåg, som stannat framför signal, skall dock vid telefonsamtal uppges:

- 1) titel och namn,
- 2) tågets nummer,
- 3) signalens beteckning,
- 4) på dubbelspår: »uppspår» eller »nedspår».

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

4. Meddelande, som skall skrivas ned — dock ej tam — skall repeteras av mottagaren. Även andra meddelanden skall repeteras, om detta begärs.

§ 22

Klocka och tidtabellsbok m m

1. All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till klocka, som visar rätt tid, och komplett tdtbok eller tågordning eller grafisk tdt.

2. Tdtbok och ändringstryck till denna skall sändas från ti minst tio dygn före första giltighetsdagen. Föreståndare för lokstation och för station, där tps är placerad, skall dels genast kvittera försändelsen, dels — minst sex dygn före första giltighetsdagen — på tps ordertavla sätta upp meddelande om tdtboken (ändringstrycket) och dess första giltighetsdag.

Mottagare av tdtbok eller grafisk tdt eller ändringstryck till dessa skall lämna kvitto.

§ 23. (Reservnummer)

FORDRINGAR PÅ OBEVAKAD STATION MM. UPPLAG. VÄGKORSNINGAR

§ 24

Fordringar på obevakad station, lastplats och rörlig bro

Ti och siiö skall vid gemensam besiktning kontrollera, att station, som skall lämnas obevakad för tåg, och lastplats fyller fordringarna enl str 111.

Gränsstation till bansträcka med automatisk linjeblockering får ej lämnas obevakad för tåg utan styrelsens medgivande. ||

För rörlig bro skall ti utarbete instruktion, som skall godkännas av styrelsen.

§ 25

Upplag av lösa föremål

1. Upplag får ej finnas ovan räls överkant närmare spårmitt än 3,0 m (2,6 m vid smalspår). Undantag härifrån får medges av ti för hamnspår och av bm för tillfälligt upplag vid annat spår; bm får dock ej medge upplag inom normalsektionen för fria rummet. Avstånd

För elektrifierat spår gäller dessutom str 511.

2. På station får upplag ej anordnas intill spår utan medgivande av stf (för spår, som helt disponeras och trafikeras av annan avdelning: av denna avdelnings platsbefäl). Medgivande

§ 26

Vägskyddsanordning eller signal mot banan vid vägkorsning fungerar ej

1. Fungerar ej vägskyddsanordning vid vägkorsning, gäller följande.

Vägskydds-
anordning
fungerar ej

Bevakning genom vakt — flera vakter om biö så bestämt — som bär uniformsmössa eller SJ tjänstetecken, skall snarast ordnas av tkl, om vägkorsningen finns på bevakad station, eljest av bm. När tågfordon nalkas, skall vakten (vakterna) varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Signalen ges tills främsta tågfordonet uppnått korsningen.

Lokps på tåg — lokps och tsm vid vut — skall ges order (S10 eller S7, innan bevakning ordnats, därefter S11 eller S7).

För automatisk vägskyddsanordning, med undantag av helbommar, gäller dessutom

att på stolpen under varje signal mot vägen snarast skall sättas upp en skylt med texten »Signalen ur bruk. När tåg kommer, bevakas korsningen av särskild vakt»,

att ljussignal mot vägen skall täckas över eller släckas men, när tågfordon nalkas, om möjligt visa rött sken,

att ringningen i ljudsignal skall stoppas men, när tågfordon nalkas, om möjligt kopplas in.

Signal mot
banan fel-
aktig

2. Är V-signal eller V-försignal felaktig, trots att vägskyddsanordningen fungerar, skall lokps på tåg — lokps och tsm vid vut — ges order (S 10).

SPÅR AVSTÄNGT FRÅN TAGRÖRELSE. HASTIGHETSNEDSÄTTNING

§ 27

Linjen ofarbar

1. Är linjen ofarbar, skall den som upptäckt detta, genast ombesörja, att fyra knalldosor läggs ut på vardera sidan om det ofarbara stället, ca 900 m från detta, och först åt det håll, varifrån tåg eller vut tidigast väntas.

Åtgärder av den som upptäckt ofarbart ställe

Anm 1. Finns det ofarbara stället helt inom en obehövad stations gränser, skall infarts- och utfartssignalerna ställas till »stopp». Om tkl därefter kan tillkallas och komma i tjänst *genast*, behöver knalldosor ej läggas ut.

Anm 2. Se även figurer i säok.

2. Den som upptäckt det ofarbara stället, skall snarast därefter ombesörja, att lättast anträffbara tkl underrättas och att bansignaltavlor sätts upp.

3. Tkl, som underrättats, skall genast ombesörja hinderanmälan.
Tkl, som anmält hinder, skall underrätta tl och berörd uoc.

Tkl åtgärder

4. För arbetet med att göra linjen farbar gäller föreskrifterna om A-arbete. Först när arbetet är avslutat, får stoppsignalerna vid det ofarbara stället tagas bort.

Arbetet med att göra linjen farbar

§ 28

Hastighetsnedsättning

A. Upptäckt behov av omedelbar hastighetsnedsättning

1. Är linjen i sådant skick, att hastigheten måste vara lägre än banans sth, skall den som upptäckt detta, genast ombesörja, att stoppsignalering med knalldosor ordnas enl § 27:1 och att tkl på en av stationssträckans gränsstationer snarast underrättas.

Åtgärder av den som upptäckt behovet

2. Tkl, som underrättats, skall genast anmäla hinder och därefter underrätta buoc resp euoc. Buoc (euoc) skall utföra åtgärder enl mom 3 och ombesörja, att knalldosorna tages bort. Därefter skall han meddela tkl på en av stationssträckans gränsstationer, att hinderanmälan kan återkallas.

Tkl åtgärder

Anm. Ang åtgärder när i *undantagsfall* signalering enl mom 4 fördröjs, se säok.

B. Planerad hastighetsnedsättning

Underrättelser

3. När hastigheten på *linjen* måste vara lägre än banans sth, skall buoc resp euoc i god tid underrätta tkl på stationssträckans gränstationer och tl om sträcka, medgiven hastighet och, när detta är möjligt, ungefärlig tid för nedsättningen. Underrättelse behövs dock ej om nedsättning på sidospår. Buoc (euoc) skall även ombesörja signalering enl mom 4.

När hastighetsnedsättning behövs på *bevakad station*, skall buoc resp euoc i god tid underrätta stc och ombesörja signalering enl mom 4.

Signaler

4. En hastighetstavla skall sättas upp vid vardera gränsen för nedsättningssträckan och ett orienteringsmärke enl fig 47 c (§ 10:6) ca 900 m framför varje hastighetstavla (begränsningstavla). Orienteringsmärke används dock ej i följande fall:

- 1) för nedsättning enbart på sidospår eller sidotågväg,
- 2) på bansträcka, där banans sth är 80 km/tim eller lägre och hastigheten är nedsatt med högst 40 km/tim under banans sth.

Anm. Se även figurer i sök.

Order till lokps

5. Lokps på tåg och vut skall ges order (S10), tills uppgiften tagits in i linjebeskrivningen. Order (S10) skall dock ges minst fyra veckor.

Upphörd nedsättning

6. När nedsättning skall upphöra, skall buoc resp euoc anmäla detta till dem, som underrättats om nedsättningen, och ombesörja, att signalerna tages bort.

§ 29

Bandisposition

A. Gemensamma föreskrifter

1. För vut, A-fordonsfärd och A-arbete skall bdisp ha beviljats. Allmänt

Bdisp får börja, så snart det sista tåget före bdisp passerat den plats, där bdisp skall börja (= »bdisp efter tåg»). Bdisp får dock ej börja, förrän bdispsträckan är fri från tåg, om det sista tåget före bdisp har pålok eller om ddc i samråd med bdc föreskrivit detta (se tdtboken del A).

På en bdispsträcka får flera bdisp förekomma samtidigt, av vut dock högst två.

2. Bdisp skall begäras i god tid enl S1 hos tkl på en av bdispsträckans gränsstationer. Bdisp begärs dock ej, om det är angivet i tdtboken del B och den grafiska tdt, att bdisp skall äga rum bestämda dagar. Begäran om bdisp

Den som begär bdisp, som kräver fränkoppling av kontaktledningen, skall först ha samråd med driftcentralen. Elskyddsman skall utses enl föreskrifterna i SJF 532.

Bdisp får ej begäras för längre tid än att den kan anmälas avslutad minst 5 min, innan tåg *tidigast* kan väntas gå ut på det tågspår, som upplåtits för bdisp. Tl får dock medge undantag härifrån.

3. Bdisp på en stationssträcka får beviljas av tkl personligen på den gränsstation, där bdisp begärts, efter samråd med tkl på den andra gränsstationen. Andra bdisp beviljas av tl. Beviljande av bdisp

Bdisp får ej beviljas förbi bevakad station, där bemannat dragfordon finns under bdisptiden.

Anm. Ddc kan föreskriva, att bdisp skall beviljas av tl i stället för av tkl.

4. Innan bdisp börjar, skall följande åtgärder utföras av tkl. Tkl åtgärder före bdisp
- a) Tkl på den gränsstation, där bdisp begärts, skall snarast möjligt sedan denna beviljats, delge S1 till

den andra gränsstationen,
mellanliggande bevakade stationer,
den som begärt bdisp,
om kontaktledningen skall fränkopplas: driftcentralen.

b) Tkl på båda gränsstationerna skall underrätta lokps på de fordon med strömvtagare, som finns på stationen, om kontaktledningen skall fränkopplas. Underrättelse behövs dock ej, när station stoppsignalerar med bansignaltavla enl § 60: 2.

c) Tkl på den gränstation, där tsm skall meddelas att bdisp får börja, skall

1) delge beviljad S1 till tsm och — vid vut med dragfordon — lokps;

2) vid bdisp efter tåg: ombesörja order (S10) till tps (om order ej finns i tdt);

3) anmäla hinder; vid bdisp efter tåg anmäls hinder så snart tåget avgått;

4) när *ovannämnda åtgärder utförts*, ombesörja muntligt meddelande till tsm att bdisp får börja; om bdisp efter tåg (dock ej vut för avkoppling från tåg) skall börja på linjen, får meddelandet lämnas först sedan tsm anmält, att hela tåget passerat den plats, där bdisp skall börja; se även mom 7a.

Tsm åtgärder
före bdisp

5. Innan bdisp börjar, skall tsm från tkl på en av gränstationerna ha fått beviljad S1 och meddelande att bdisp får börja.

Om bdisp efter tåg (dock ej vut för avkoppling från tåg) skall börja på linjen, skall tsm anmäla till tkl på en av gränstationerna, när hela tåget passerat den plats, där bdisp skall börja. Först där-
efter får tsm godta tkl meddelande att bdisp får börja.

Anmälan om
avslutad
bdisp

6. Genast sedan bdisp avslutats, skall tsm anmäla detta till tkl på en av bdispsträckans gränstationer. Är båda dessa obebakade, lämnas anmälan till tkl på en av gränstationerna för bansträckan med hinderanmälan.

Om kontakledningen fränkopplats, får bdisp ej anmälas avslutad, förrän tsm fått besked från elskyddsman att ledningen är tillkopplad.

Om K16-nyckel använts, får bdisp ej anmälas avslutad, förrän tsm tillämpat § 35: 9; se även mom 7c.

Tkl skall återkalla hinderanmälan.

Anm. Ddc får medge, att bdisp anmäls avslutad, innan K16-nyckel återlämnats. Anmälan skall då kompletteras med: *„Jag har K16 i handen“*. Sådant undantag skall anges på S1 (eller i tdtboken del B).

Flera bdisp
på samma
sträcka

7. a) Innan mer än *en* bdisp får börja på en bdispsträcka gäller dessutom följande.

1) Den eller de som begärt bdisp skall utse en av tsm att vara huvudtsm och meddela namnet på denne till tkl på gränstationerna.

2) Tkl på den gränstation, där tsm skall meddelas att bdisp får börja, skall underrätta tsm om övriga bdisp och namnet på huvudtsm.

3) Tkl på den gränstation, där huvudtsm skall meddelas att bdisp får börja, skall delge huvudtsm alla S1.

b) Om annan bdisp förekommer samtidigt som vut eller A-fordonsfärd, skall tsm samråda om hur bdispsträckan skall disponeras. Vid behov skall »sakta» visas till skydd för bdisp.

c) Vid flera bdisp på en bdispsträcka skall tsm anmäla att bdisp avslutats till huvudtsm i stället för till tkl. Anmälan enl mom 6 skall göras av huvudtsm, när *alla* bdisp avslutats.

8. (Reservnummer)

B. Vagnuttagning

9. Resande får ej följa med vut. Undantag:

Resande

vut för resandeutväxling på den stationssträcka och det spår, där tågmissöde inträffat,

vut enl § 83, mom 4 och 6: resande får medfölja dels det hjälpbehövande tåget, när detta som vut införs till gränsstation för stationssträckan, dels — efter tl medgivande vid varje särskilt tillfälle — hjälpfordon, som sänds ut för att framföra ett hjälpbehövande tåg. Finns resande i motorvagn litt Y med otjänstbart maskineri, skall denna tryckluftbromsas eller ha bemannad handbroms.

10. Tsm skall utses av den som begär bdisp.

Föraren får vara även tsm på ensamt dragfordon, om det på bdispsträckan ej finns vägkorsning med automatisk vägskyddsanordning, som ej fungerar, eller manuell vägskyddsanordning. Tkl meddelande att bdisp får börja, innebär i detta fall även att växlar m m på stationen ligger rätt och att vut utan signal skall gå ut på bdispsträckan.

Tsm åligganden, förarens kontrollåtgärder m m

Tsm behöver ej närvara under den tid fordon står stilla på linjen, om de är låsta med godkänd låsanordning och nyckeln förvaras av tsm eller på dennes order av annan tjänsteman.

Tsm skall

1) vid bdisp efter tåg: se till att dragfordonet i vut går främst eller — om detta ej är möjligt — att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat,

vid vut med hjälpfordon enl § 83, mom 4: när dragfordonet ej går främst, se till att främsta fordonet är försett med signal- och bromsapparat,

2) ansvara för att bromsvikt finns enl de föreskrifter, som gäller för tåg med sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår); när fordon framförs med handkraft, skall bromsvikten dock alltid beräknas för sth 55 km/tim,

3) för kontroll lämna föraren skriftlig eller muntlig uppgift om tåg- och bromsvikt,

4) ansvara för att bromsprov utförs enl de föreskrifter, som

gäller för tåg och för kontroll meddela föraren att bromsprov gjorts,

5) om flera bdisp finns på samma bdispsträcka: orientera föraren om övriga bdisp,

6) leda rörelserna med växlingssignaler; skall fordon flyttas mellan olika spår på en bevakad station, skall han först ha fått tkl medgivande härtill,

7) åka på det främsta fordonet, om förare ej finns där, för att signalera till den personal, som följer med vut, och ombesörja att »tåg kommer» ges enl § 14: 1; när fordon framförs med handkraft, gäller dock ej denna punkt,

8) innan fordon kopplas av från dragfordon eller tåg: ansvara för att fordonen låses med godkänd låsanordning eller förstängs med bromsskor och att tryckluftbromsen lossas och behövt antal handbromsar drages åt,

9) när fordon måste ställas upp på spår med spårledning för automatisk vägskyddsanordning vid vägkorsning: ansvara för att den i § 26: 1 nämnda skylten sätts upp, bommar höjs, ljussignal täcks över eller släcks och ringningen i ljudsignal stoppas; på dubbspår får tsm i stället för att vidta dessa åtgärder koppla från signaleringen för det spår, som berörs av vut, när särskild anordning härför finns,

10) när fordon skall hämtas på linjen av dragfordon: ansvara för att »sakta» visas ca 400 m framför fordonen.

Visar blocksignal ej »kör», gäller föreskrifterna för tåg (§ 71: 4 och 71: 6). För åtgärderna ansvarar föraren, om han finns på det främsta fordonet, eljest tsm.

Sth vid vut 11. Sth är 40 km/tim (30 km/tim på smalspår). Undantag: sth är 30 km/tim, om motorvagn (motorvagnssätt) litt Y med resandeskjutes av annat hjälpfordon än motorvagn litt Y.

När vut framförs med handkraft, får hastigheten ej vara större, än att personalen har fordonen säkert under kontroll.

I följande fall skall föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) iaktta skärpt uppmärksamhet och ansvara för att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet:

vid vut med hjälpfordon enl § 83: 4 och 83: 6,

vid bdisp efter tåg,

när annan bdisp finns på bdispsträckan,

när B-fordonsförare ej underrättats.

Har B-fordonsförare ej underrättats, skall dessutom »tåg kommer» ges framför sådana kurvor, skärningar o d, där sikten är skymd.

|| Anm. Föreskrifter om sth när blocksignal ej visar »kör» finns i § 71: 4 och 71: 6.

12. Förare (tsm när förare ej finns på det främsta fordonet) ansvarar för att vut ej förs in på vägkorsning med vägskyddsanordning, förrän denna spärrar vägtrafiken. Om vägskyddsanordning ej kan manövreras från en plats högst 100 m från korsningen, får dock tsm i stället ombesörja bevakning enl § 26:1.

Väggors-
ningar

Vut, som framförs med handkraft, skall kunna stanna framför vägkorsning utan vägskyddsanordning, om detta skulle behövas.

13. Vut får ej gå förbi stationsgränsen till *gränsstation för bdispsträckan*, förrän tsm fått tkl medgivande härtill och gett växlings-signal till lokps. Finns dvärgsignal vid stationsgränsen eller yttersta växeln, skall tkl lämna medgivandet till tsm genom att ställa dvärgsignalen till »kör» eller »kör varsamt» (dock ej enl fig 5 d i § 8:4), eljest genom »klart» eller muntligt.

Infart på
station

Får tsm ej sådant medgivande, skall han ringa till tkl. Får tsm ej svar eller saknas signaltelefon, skall han söka kontakt med tkl inne på stationen. Påträffas ej tkl, skall tsm kontrollera, att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt, varefter tsm får ta in vut på stationen.

Finns bansignaltavla vid stationsgränsen eller yttersta växeln på den gränsstation, dit vut förs in, skall tsm (huvudtsm) ta bort tavlan.

På *annan station än gränsstation för bdispsträckan* får vut utan tillstånd gå in på det spår, som disponeras för vut. Föraren (tsm när föraren ej finns på det främsta fordonet) skall dock under gången kontrollera, att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt, varför hastigheten ej får vara större än att vut vid behov kan stanna.

14. Vid vut för järnvägens egna transporter får fordon framföras av motortralla. Föreskrifterna i mom 1—13 gäller, dock med följande undantag:

Särskilda före-
skrifter för vut,
som framförs
av motortralla

tågvikten, motortrallan inräknad, får ej överstiga 40 ton;
bromsvikten skall

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

b) i övriga fall motsvara det bromstal, som gäller för tåg med sth 55 km/tim;

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

Personer får ej färdas på motortrallans flak.

Föraren ansvarar för alla de åtgärder, som åvilar lokps vid annan vut. Order skall delges föraren i samma utsträckning som sådan lokps.

C. A-fordonsfärd

Tsm 15. A-fordonsföraren skall vara även tsm. I undantagsfall får dock särskild tsm beordras. Denne skall då svara för de säkerhetsåtgärder, som annars åvilar föraren.

Anm. Ang A-fordonsfärd i samband med storlagsarbete, se mom 23.

Hastighet 16. A-fordon skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

När B-fordonsförare ej underrättats om A-fordonsfärd, skall A-fordonsföraren iaktta skärpt uppmärksamhet.

Väggkorsningar m m 17. Framför väggkorsning med vägskyddsanordning eller med rektangelformigt lystringsmärke (fig 49 d i § 10:8) skall hastigheten minskas så, att A-fordonet kan stanna framför korsningen, om detta skulle behövas. Hastigheten får vara högst 10 km/tim över korsningen. Från A-fordon med motor skall dessutom »tåg kommer» ges upprepade gånger, tills korsningen passerats. Detta stycke gäller dock ej, om A-fordonsföraren ser, att bommar stänger över vägen.

Framför andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas — t ex andra väggkorsningar än enl föregående stycke och sådana kurvor, skärningar o d, där sikten är skymd — skall »tåg kommer» ges från A-fordon med motor.

Infart på station m m 18. När A-fordon nalkas station, skall föreskrifterna för vut (mom 13) tillämpas.

A-fordonsförare får ej utan tkl medgivande flytta A-fordonet mellan olika spår på en bevakad station.

Uppställning av A-fordon 19. A-fordon får ej utan medgivande av tkl eller av ställverksvakt ställas upp på eller i farlig närhet av tågspår på station.

A-fordon, som ej används och är lämnat utan tillsyn, skall vara låst och stå hinderfritt från spår eller på ett av trafik oberört spår.

20—21. (Reservnummer)

D. A-arbete

Tsm 22. Tsm skall utses av den som beordrar A-arbete. Tsm skall närvara på arbetsplatsen.

23. För A-arbeten, som utföres av storlag (t ex spårrevisions- eller betongsliperslag) gäller följande särskilda föreskrifter.

Storlags-
arbeten

För alla A-fordonsfärder och A-arbeten, som ingår i ett storlagsarbete, behöver endast *en gemensam* bdisp begäras. På S1 anges i anmärkningskolumnen »Storlagsarbete».

Omfattar sådan bdisp såväl A-arbete(-n) som A-fordonsfärd(-er) skall två tsm utses. Den ene skall svara för alla småfordonsfärder och den andre för alla arbeten. En av tsm skall dessutom vara huvudtsm. S1 skall delges bägge tsm.

Alla småfordon (arbetsmaskiner), som framföres i samband med storlagsarbete, skall betraktas som A-fordon. Den tsm som svarar för småfordonsfärderna skall muntligt delge småfordonsförarna innehållet i S1. Dessa skall själva ansvara för att föreskrifterna om sth och färd över vägkorsningar iakttages. I övrigt ansvarar tsm i vanlig ordning för de säkerhetsmässiga åtgärderna, t ex i samband med infart på gränsstation.

§ 30

Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår vid arbeten på eller invid kontaktledningen utan samband med bdisp

1. Frånkoppling skall begäras i god tid enl S2 hos tkl på en av bansträckans gränsstationer resp hos tkl på stationen. Begäran om frånkoppling

Den som begär frånkoppling, skall först ha samrått med driftcentralen.

Frånkoppling får ej begäras för längre tid än att ledningen kan anmälas tillkopplad minst 5 min, innan tåg, som drivs med ström från kontaktledningen, *tidigast* kan väntas. Tl får dock medge undantag härifrån.

2. Elskyddsman skall utses enl föreskrifterna i SJF 532. Elskyddsman

3. Frånkoppling på *en* stationssträcka får beviljas av tkl personligen på den gränsstation, där frånkopplingen begärts, efter samråd med tkl på den andra gränsstationen. Annan frånkoppling på linjen beviljas av tl. Beviljande av frånkoppling

Frånkoppling endast på bevakad station beviljas av tkl personligen.

Anm. Ddc kan föreskriva, att frånkoppling skall beviljas av tl i stället för av tkl.

4. *Innan ledningen får frånkopplas*, skall tkl på den station, Tkl åtgärder där frånkopplingen begärts,

- 1) delge beviljad S2 till
den som begärt frånkopplingen,
elskyddsmannen,
driftcentralen,

lokps på de fordon med strömvtagare, som finns på stationen (om ej vakt i stället postar framför den frånkopplade bansträckan);

- 2) delge beviljad S2, som avser bansträcka utanför stationen, även till den andra gränsstationen och mellanliggande bevakade stationer;

- 3) när *ovannämnda åtgärder utförts*, ombesörja att elskyddsmannen muntligt meddelas, att för stationens del ledningen får frånkopplas. Avser S2 bansträcka utanför stationen, skall tkl, innan besked lämnas till elskyddsmannen, samråda med den andra gränsstationen och mellanliggande bevakade stationer.

Tkl på de stationer, som fått S2, skall delge denna till lokps på de fordon med strömvtagare, som finns på stationen, eller beordra vakt att posta framför den frånkopplade bansträckan.

Anmälan om
tillkoppling

5. När ledningen tillkopplats, skall elskyddsmannen genast anmäla detta till tkl på en av gränsstationerna resp till tkl på stationen.

Tkl skall ombesörja, att de stationer, som delgetts S2, underrättas.

Stationerna skall underrätta lokps, som delgetts S2.

§ 31

Arbete eller ofarbart spår på bevakad station

Arbete på
bevakad
station

1. Kan arbete på bevakad station hindra tåg, vut eller växling, fordras medgivande av stc eller i brådskande fall av tkl. Hindras tåg, skall stc (tkl) begära medgivande hos tl.

Ofarbart spår
på bevakad
station

2. Är spår på bevakad station ofarbart, skall tkl ombesörja, att spåret stängs av med bansignaltavlor och att berörd personal underrättas. Detsamma gäller för sådant arbete i eller i farlig närhet av spår, som kräver att arbetsplatsen på grund av riskerna för den arbetande personalen måste vara avstängd för tåg, vut eller växling.

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

§ 32

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

A. Arbeten, som kräver avstängning av spår

1. När arbete skall utföras under besvärliga förhållanden skall med hänsyn till skyddet för den arbetande personalen huvudregeln vara att arbetsplats på linjen skyddas genom *bdisp* (A-arbete) och arbetsplats på bevakad station genom *tillämpning av föreskrifterna i § 31: 2*.

Anstängning
av spår

Uoc eller — ifråga om sådant arbete på bevakad station, som stc beslutat — stc får bedöma avstängning av spår obehövlig endast om bevakning och övriga åtgärder enl B nedan kan ge personalen ett skydd, som är fullt tillfredsställande.

Anm. Arbeten vid vilka ballaststoppningsredskap av typ Cobra eller Pionjär användes skall *alltid* ske under *bdisp* (vid arbete på linjen) eller genom tillämpning av föreskrifterna i § 31:2 (vid arbete på bevakad station). Detsamma gäller snöröjning med eldkastare.

B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår

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

Anmälan om
arbete på
linjen

Tkl, som fått anmälan skall lämna underrättelser enl § 34. Ledare för arbetslag skall snarast möjligt delge underrättelserna till övrig personal i laget (besked skall lämnas även om intet finns att meddela).

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

3. Innan arbete börjar på bevakad station, skall ledaren för arbetslaget anmäla detta till tkl. Härvid meddelas, om underrättelser enl § 34 behövs eller ej. Behövs underrättelser, skall man komma överens om hur dessa skall lämnas.

Anmälan om
arbete på be-
vakad sta-
tion

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

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

Bevakning
mm vid arbe-
te på linjen
eller på beva-
kad station

4. När arbete skall utföras utan att spår stängs av, skall bevakning ordnas till skydd för personalen, om detta ej bedöms obehövt. Bedömningen skall göras av uoc eller — ifråga om sådant arbete på bevakad station, som stc beslutat — av stc.

Om bevakning ej ordnats, men ledare för arbetslag anser sådan nödvändig, skall han vända sig till den som bedömt bevakningen obehövt.

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

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

5. Uoc resp stc skall efter samråd med ledaren för arbetslaget fastställa antalet bevakare och vilket eller vilka varningsmedel, som skall användas.

6. Bevakare utses av ledaren för arbetslag, om ej överordnad gjort detta.

Bevakare får ej utföra annat arbete och får ej utan tillstånd av ledaren för arbetslaget avlägsna sig under tiden för bevakningen.

7. Ledare för arbetslag skall

1) ge bevakare klar och noggrann instruktion; ny instruktion skall lämnas, så snart ändrade förhållanden gör detta behövt,

2) kontrollera att bevakare har klocka, som visar rätt tid, grafisk tdt eller tågordning och behövtliga varningsmedel,

3) kontrollera att sättet för varningen av arbetslaget är tillräckligt effektivt och att kontakten mellan ytter- och innerbevakare är tillförlitlig,

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

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

6) till bevakaren vidarebefordra erhållna underrättelser om extra anordningar och rubbningar.

8. Efter bedömning av ledaren för arbetslaget skall vid behov lystningsmärke enl fig 49 c sättas upp på ömse sidor om arbetsplatsen.

§ 33

B- och C-fordonsfärder

A. Gemensamma föreskrifter

1. B- eller C-fordonsfärd får ej ordnas så, att säkerheten äventyras för småfordonet eller genom detta eller så, att tåg eller vut hindras.

2. Omedelbart innan B- eller C-fordonsfärd börjar på en stationssträcka, skall småfordonsföraren anmäla färden. B-fordonsfärd skall anmälas till tkl på stationssträckans *båda* gränsstationer och C-fordonsfärd till tkl på *en* av dessa.

Anmälan om
B- eller C-
fordonsfärd

Anmälan om B- eller C-fordonsfärd får avse högst en timme, om ddc ej medgett längre tid.

Tkl, som fått anmälan, skall lämna underrättelser enl § 34.

Anm 1. Är tkl på gränsstation ej anträffbar, skall B- eller C-fordonsfärd anmälas till annan närbelägen station, som snarast skall flytta över utväxlade meddelanden i fråga om B-fordonsfärd till gränsstationen.

Anm 2. När C-fordonsfärd skall börja på linjen, får färden ske till närmaste telefonställe utan anmälan. Härvid skall särskild försiktighet iakttagas.

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

Uppställning
av B- eller
C-fordon

B- eller C-fordon, som ej används och är lämnat utan tillsyn, skall vara låst och stå hinderfritt från spår eller på ett av trafik oberört spår. C-fordon behöver dock ej vara låst, om det står så, att obehörig ej rimligen kan begagna småfordonet.

B. B-fordonsfärd

4. B-fordon skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

Hastighet

5. Framför vägkorsning och andra ställen, där särskild försiktighet bör iakttagas, skall B-fordonsförare tillämpa föreskrifterna för A-fordon med motor (§ 29:17).

Väggkors-
ningar m m

6. B-fordon skall ha förts undan inom den tid, som uppgetts för färden. Blir B-fordon kvar på tågspår på linjen utöver denna tid, skall stoppsignalering med knalldosor ordnas enl § 27:1 och lättast anträffbara tkl underrättas.

B-fordon
kvar på
linjen

7. Om B-fordon beräknas komma till bevakad station strax innan tåg med fast uppehåll *tidigast* får avgå därifrån, skall B-fordonsföraren hos tkl personligen begära möte med tåget. Tkl skall i nämnd ordningsföljd:

Möte med tåg

1) se till, att utfartssignalen för tåget visar »stopp»,

2) sätta stoppskylt på ställaren e d till utfartssignalen eller påminnelse-skärm på signalstaven (handsignallyktan),

3) skriva ut mötesorder (S9),

4) läsa upp mötesordern för B-fordonsföraren,

5) ombesörja, att tps får mötesordern.

När B-fordonet kommit in till stationen eller förts undan, skall B-fordonsföraren anmäla detta till tkl.

Väggors-
ningar**C. C-fordonsfärd**

8. Framför väggorsning med väggskyddsanordning eller med rektangelformigt lystringsmärke (fig 49 d i § 10:8) skall hastigheten minskas så, att C-fordonet kan stanna framför korsningen, om detta skulle behövas. Hastigheten får vara högst 10 km/tim över korsningen.

§ 34**Underrättelser till personal på linjen****A. Arbetande personal. B- och C-fordonsförare**Vad arbe-
tande perso-
nal, B- och
C-fordons-
förare skall
underrättas
om

1. Tkl, som fått anmälan om arbete, B- eller C-fordonsfärd, skall underrätta om följande anordningar och rubbningar, som är aktuella på stationssträckan under den anmälda tiden och som är kända för tkl vid tidpunkten för anmälan:

- 1) anordnat extratåg,
- 2) enkelspårsdrift,
- 3) återupptagen dubbelspårsdrift,
- 4) bdisp,
- 5) B-fordonsfärd,
- 6) tågmötesändring och tågföljdsändring,
- 7) större tågförsening än 10 min,
- 8) inställt tåg,
- 9) ordinarie tåg (underrättelse endast till B- och C-fordonsförare).

Särskilda
skyddsåtgärder vid
B-fordonsfärd

2. Uppkommer fara för B-fordon, sedan underrättelser lämnats, skall tkl på stationssträckans gränsstationer efter samråd underrätta B-fordonsföraren, när detta är möjligt, och eljest:

om faran utgörs av	skall tkl
1) anordnat extratåg	} förhindra att anordningen genomförs under tiden för B-fordonsfärden;
2) enkelspårsdrift	
3) återupptagen dubbelspårsdrift	
4) vut	} ombesörja order (S10) till lokps och tsm;
5) A-fordonsfärd	
6) minskad tågförsening	förhindra att tåget går ut på stationssträckan med en försening, som med mer än 10 min understiger den uppgivna.

B. Vägvakter m fl

3.

Vad vakt
skall under-
rättas om

Vägvakter på linjen och de andra vakter, som ti föreskrivit, skall underrättas om	Ansvarig för underrättelsen är tkl på den gränsstation för stationssträckan, varifrån
1) anordnat extratåg	tåget går;
2) enkelspårsdrift	tåg går på högerspår;
3) återupptagen dubbelspårsdrift	tåg går på det spår, som ej använts under enkelspårsdriften;
4) tågmötesändring och tågföljdsändring	tåg först går i ändrad ordningsföljd;
5) större tågförsening än 10 min (5 min om ti föreskrivit detta)	}
6) större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening (5 min om ti föreskrivit detta)	
7) inställt tåg	
	tåget går;
	tåget skulle ha gått.

Anm. Ti kan medge, att vakt ej underrättas enl punkt 4, 5 och 6 ovan.

4. Tkl på den station, som ti föreskrivit, skall dagligen vid fastställd tidpunkt underrätta vakt om de extra anordningar och rubbningar, som då är kända för nästa dygn. Finns ingenting att underrätta om, meddelas »Intet».

Regelbund-
na under-
rättelser

Sedan underrättelser lämnats, skall tkl meddela detta till tkl på gränsstation, som enl mom 3 ansvarar för underrättelserna.

Uteblir underrättelser, skall vakt själv inhämta sådana hos den i första stycket nämnda tkl.

Anm. Ti kan föreskriva, att detta mom ej skall tillämpas.

5. Tkl på den gränsstation, som enl mom 3 ansvarar för underrättelse, skall underrätta vakt om de extra anordningar och rubbningar, som ej meddelats enl mom 4.

Övriga
under-
rättelser

Order till
lokps

6. Lokps på tåg skall ges order (S10 eller S7), om vakt ej underrättats om

- 1) anordnat extratåg,
- 2) enkelspårsdrift (order endast till tåg på högerspår),
- 3) återupptagen dubbelspårsdrift (order endast till det tåg, som först skall gå på det spår, som ej använts under enkelspårsdriften),
- 4) större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening (5 min om ti föreskrivit detta).

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

Anm 2. Har ti enl mom 3 medgett, att vakt ej underrättas om minskad tågförsening, behöver lokps ej ges order enl punkt 4 ovan.

VÄXLING

§ 35

Växling

A. *Gemensamma föreskrifter*

1. Sth är 30 km/tim (40 km/tim för ensamt dragfordon på normalspår).

Sth vid
växling

2. Vid växling in på vägkorsning *med vägskyddsanordning* skall denna spärra vägtrafiken.

Väggors-
ningar

För växling in på vägkorsning *utan vägskyddsanordning* kan lokala föreskrifter gälla. Om så ej är fallet, skall växlingsledaren ombesörja bevakning enl § 26:1, när han anser sådan behövlig.

3. För växling på spår, som är nedsänkt till markplanet på område, som är upplåtet för allmänheten (t ex hamnspår eller spår i gata), gäller lokala föreskrifter.

Hamnspår
o d

4. Växlingsledaren skall vid behov ombesörja, att de delar av spår på en dpl, som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, spärras av eller bevakas. Kan detta ej lämpligen ordnas, skall en man gå kort före fordonen vid sidan av spåret för att varna allmänheten; fordon får då ej skjutsas.

Andra om-
råden på dpl,
där allmän-
heten
passerar

B. *Växling på bevakad station*

5. Växling får ej ledas av växlingsledare, som ej tillhör stationens personal, utan att han fått tkl medgivande härtill.

Växlingsle-
dare på
bevakad
station

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

Växling utan-
för stations-
gränsen på
bevakad
station

7. När växling i tågvägen för ankommande eller avgående tåg och växling på spår, som ansluter till tågvägen eller korsar denna, skall vara avslutad skall framgå av säpl. Tkl kan dock i varje särskilt fall medge undantag från föreskriften i säpl.

Växling på be-
vakad station
vid tågrörelse

För ankommande tåg med fast uppehåll gäller det som i föregående stycke sagts om tågväg, även infartstågvägens förlängning

till ca 100 m bortom infartstågvägens slutpunkt, om växling under tågets infart ej medgetts i säpl eller av tkl i varje särskilt fall.

Åtgärder
efter avslu-
tad växling
på bevakad
station

8. Efter avslutad växling på bevakad station skall växlingsledaren se till,

1) att fordon ej är uppställt på säkerhetsspår eller utan tkl medgivande på tågspår,

2) att fordon på samma spår är hopkopplade i större grupper och står hinderfritt för tågspår,

3) att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med bromsskor eller bromsslädar.

När växlingen normalt är avslutad för dagen, skall den tjänstgöringstur, som angetts i säpl, kontrollera, att dessa åtgärder är utförda.

Vid stark blåst skall tkl ombesörja extra kontroll.

C. Växling på lastplats

Åtgärder
efter avslu-
tad växling
på lastplats

9. Efter avslutad växling på lastplats skall växlingsledaren se till,

1) att alla fordon, som lämnats kvar, är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med bromsskor,

2) att växlar och spårspärrar återförs i normalläge,

3) att medgivande till växelomläggning m m, som erhållits på blockfält e d, återges,

4) att använd K16-nyckel snarast återlämnas till en av stationssträckans gränsstationer.

ORDER OM EXTRATÅG, INSTÄLLT TÅG OCH PÅLOK

§ 36

Order om extratåg och inställt tåg

1. Tillfällig tdt skall utfärdas av tl enl S4.
S4 skall delges berörda ordergivningsstationer och övriga stationer (om möjligt även de som är oövakade för tåget), lokledare och driftcentraler.
Utfärdande av tillfällig tdt (S4)
2. Tkl på alla stationer, som delgetts S4, skall kvittera denna.
Tl skall övervaka, att han får kvitto.
Kvittering av S4
3. Ordergivningsstation skall på S3 ange den ordergivning till tps, som stationen skall ombesörja, när visst tåg anordnas eller inställs.
S3 på ordergivningsstation
4. Order om extratågs gång skall ges av tl, i S4 eller enl S5.
I fråga om återgående pålok se dock § 37: 1.
För delgivning och kvittering av S5 och tl övervakning av kvitteringen gäller samma föreskrifter som för S4.
Order om extratågs gång; utfärdande och kvittering
- Anm. På S5 får under »avvikelse» anges ändring av de uppgifter, som finns i tdt-huvudet. Särskild order till tps (S10 eller S11) behöver då ej ges om sådan ändring.
5. Tkl på extratågs utgångsstation eller annan station, som tl föreskrivit, skall ge tps på tåget:
om tdt *finns* i tdtboken: S5,
om tdt *ej finns* i tdtboken: S4 och — när tåget anordnas på dag som ej är angiven på S4 — även S5.
I fråga om återgående pålok se dock § 37: 2.
Order till tps på extratåg
6. Tps på tåg, som skall möta extratåg, skall ges mötesorder (S9).
Order skall dock ej ges om möte på station, varifrån tåget skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk. Undantag: order skall ges om möte med återgående pålok.
Order till tps om möte med extratåg
7. Order att tåg skall inställas, skall ges av tl enl S5.
S5 skall delges på samma sätt som S4. Kvitto lämnas av den station, varifrån tåget inställs. Om i S5 angetts ändrat möte, skall dessutom tkl på den nya mötesstationen och tkl på berörd ordergivningsstation lämna kvitto.
Tl skall övervaka, att han får kvitto.
Order om tågs inställande
8. Tps på tåg, vars möte med det inställda tåget bortfaller eller ändras, skall ges order (S9), om tps har skyldighet att kontrollera mötet.

§ 37

Order om pålok

Order om
påskjutning

1. Order om påskjutning och om återgående påloks gång får ges av tkl, om lok finns tillgängligt och påskjutning skall ske endast på del av närmaste stationssträcka. Eljest skall ordern ges av tl, varvid skall anges tågspår för återgående pålok vid infart på stationen och uppgift om tåg, som skall möta det återgående påloket. Ordern skall delges de bevakade gränsstationerna för påskjutningssträckan och mellanliggande bevakade stationer.

Order till
tps

2. Tkl på den station, där påskjutningen börjar, skall ge order om påskjutningen: S11 till lokps på påloket och till tps på det tåg, som skall påskjutas,
om det återgående pålokets gång och om tågspår vid infart på stationen: S11 till lokps på påloket.

Förbud mot
pålok m m

3. Pålok får ej användas, om tåg medför stångkopplade vagnar, vagnar med 30 eller 40 meters räler eller om motorvagn litt Y eller släpvagn till sådan transporteras sist.

Pålok får ej sättas till tåg, som är i gång.

§ 38. (Reservnummer)

TÅGS SAMMANSÄTTNING

§ 39

Besiktning av fordon m m

1. Vagn, som ej tillhör SJ men är RIC-märkt för trafik i Sverige, RIV-märkt eller försedd med signatur för sådan järnväg i Sverige, Danmark eller Norge, som deltar i vagnsamtrafiken, får framföras på SJ, om den är övergångsduglig.

Fordon som ej tillhör SJ

Annat fordon, som ej tillhör SJ, får framföras på SJ först sedan skriftligt medgivande lämnats av miö, om styrelsen ej föreskrivit annat. Medgivandet skall innehålla uppgift om sth, vikt, axeltryck och vid behov placering i tåg. Avskrift av medgivandet skall bifogas transporthandlingarna.

2. Nyttillverkat fordon, som levereras på spår vid station, får framföras på SJ först sedan intyg om att det är godkänt för trafik, lämnats till stationen.

Nyttillverkat fordon

§ 40

Bromsföreskrifter för tåg

A. Andra tåg än motorvagnståg litt Y

1. Tågen hänförs till följande bromsgrupper:

Bromsgrupper

bromsgrupp S: när bromsvikten kommer antingen från endast S-bromsar eller från både S- och P-bromsar; P-broms dock på högst tre fordon,

bromsgrupp P: när minst $\frac{2}{3}$ av bromsvikten kommer från P-bromsar och resten antingen från endast S-bromsar eller från endast G-bromsar,

bromsgrupp G: när minst $\frac{1}{2}$ av bromsvikten kommer från G-bromsar,

bromsgrupp M: när minst $\frac{2}{3}$ av bromsvikten kommer från M-bromsar,

bromsgrupp Ö:

antingen när tåg helt handbromsas,

eller när annat tåg ej kan hänföras till någon av de övriga bromsgrupperna.

Anm. Om bromsgruppen ändras, skall tps ges order (S11).

2. Den tillgängliga bromsvikten skall minst motsvara det föreskrivna bromstalet. Gör den ej det, skall tkl efter samråd med tps ges order (S10).

Behövligt bromstal m m

Finner föraren, att bromsningen ej motsvarar det tillgängliga bromstalet, skall han stoppa tåget för undersökning och vidta behövliga åtgärder.

Övriga
fordringar

3. a) I tåg med *större sth än 90 km/tim (60 km/tim på smalspår)* skall sista fordonet vara tryckluftbromsat.

b) För tåg med en sth av *högst 90 km/tim (60 km/tim på smalspår)* gäller följande:

1) Sist i tåget får det finnas en obromsad vikt av:

Normalspår		Smalspår	
sth (km/tim)	högsta vikt (ton)	sth (km/tim)	högsta vikt (ton)
61—90.....	65	41—60.....	45
t o m 60.....	90	t o m 40.....	60

2) Sista fordonet skall vara anslutet till tryckluftledningen i tåg utan särskild tbfh.

3) Fordon med resande skall tryckluftbromsas eller följas av fordon, som tryckluftbromsas.

B. Motorvagnståg litt Y

Behövlig
broms i
motorvagns-
tåg litt Y

4. Motorvagnståg litt Y skall ha broms på minst halva antalet axlar. Både det första och det sista fordonet skall ha broms på minst två axlar; tvåaxlig släpvagn utan resande sist i tåg får dock vara obromsad, om fordonet närmast framför har broms på minst två axlar.

§ 41

Tågs storlek

1. I andra tåg än motorvagnståg litt Y får antalet axlar — verk-
samt loks axlar dock ej inräknade — vara:

Antal axlar
i andra tåg
än motor-
vagnståg litt Y

I tåg av bromsgrupp	Största antal axlar vid en sth av (km/tim)							
	T o m 30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—90	91—100	101—130
<i>Normalspår</i>								
S.....	—	—	—	—	—	68	68	68
P.....	140	120	100	80 ¹⁾	70 ¹⁾	70 ¹⁾	68	—
G.....	180	180	140	120	120	—	—	—
M.....	210	210	210	210	—	—	—	—
Ö.....	80	60	60	60	—	—	—	—
<i>Smalspår</i>								
alla broms- grupper	140	120	100	80	70	60	—	—

¹⁾ 100 axlar i tåg, som ej medför resande.

Är axelantalet för stort för tågs sth, skall tps ges order (S10) om hastighetsnedsättning.

2. I motorvagnståg litt Y får antalet axlar vara högst 32.

Antal axlar
i motorvagns-
tåg litt Y

§ 42

Skyddsutrymme i loktåg

I loktåg, som är upplåtet för resande, skall en rammsäker vagn eller skyddsutrymme finnas närmast lok i de fall, som framgår av följande tabell. Skyddsutrymme skall bestå av halv boggivagn eller hel två- eller treaxlig vagn. I skyddsutrymme får ej färdas andra resande än personal i restaurang- och byffévagn, personal för ambulerande servering, pressbyråns personal och militär i militärtåg.

Sth (km/tim)	Rammsäker vagn eller skyddsutrymme skall finnas närmast lok vid en tågvikt — verksamt loks vikt dock ej inräknad — av (ton)
<i>Normalspår</i>	
81—100.....	över 100
61— 80.....	” 200
41— 60.....	” 400
t o m 40.....	—
<i>Smalspår</i>	
61— 80.....	över 75
41— 60.....	” 150
t o m 40.....	—

Är skyddsutrymmet otillräckligt för tågs sth, skall tps ges order (S10) om hastighetsnedsättning.

Anm 1. I Bo13 behöver skyddsutrymmet bestå endast av yttre avdelningen i vagnhalvan närmast lok.

Anm 2. Trots att Bo6 med underlittera är rammsäkra vagnar, skall främre vestibulen vara avstängd, när sådan vagn går närmast dragande lok i tåg, där skyddsutrymme eljest skall finnas; dock skall endast dörren till resandeavdelningen vara låst.

§ 43

Transportvillkor för fordon i andra tåg än motorvagnståg litt Y

A. Gemensamma föreskrifter

Allmänt

1. Alla fordon i tåg utom pålok skall vara hopkopplade med där- för avsedda kopplingsanordningar. Kopplings-
anordningar

På *smalspår* skall alla fordon ha hopdragbart koppel i tåg med större hastighet än 40 km/tim.
2. På *normalspår* får fordon med skruvkoppel ej gå intill var- andra i tåg, om höjdskillnaden mellan motstående buffertskivors mittpunkter på rakspår är större än Höjdskillnad

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

På *smalspår* får fordon ej gå intill varandra i tåg, om höjd- skillnaden mellan stöt- och draginrättningarna är större än 80 mm.
3. Fordon med större axeltryck än det högsta tillåtna får ej gå i tåg utan medgivande. Axeltryck
4. Sådana dragfordon, person-, post- och resgodsvagnar, som överskrider konstruktionsprofilen, och övriga fordon, som över- skrider lastprofilen, får ej gå i tåg utan medgivande. Konstruk-
tions- och
lastprofil
5. a) Har hjulplatta av minst 4 cm längd uppkommit på fordon i tåg, gäller följande. Skadade
fordon

Om plattans längd är 4—9 cm, får fordonet gå till den när- maste station, där vagnsyning görs, med högst 60 km/tim (15 km/tim vid lägre temperatur än —10°). Hastighetsområdet 25—35 km/tim skall undvikas.

Om plattans längd är över 9 cm, får fordonet gå till närmaste bevakade station med högst 15 km/tim.

Den som upptäckt hjulplatta av minst 4 cm längd, skall under- rätta tkl på närmaste station.

b) Har fordon i tåg skadats på annat sätt än att hjulplatta upp- kommit och kan fordonets trafikduglighet ifrågasättas, skall frågan om och hur fordonet får fortsätta, avgöras av lokledaren för drag- fordon och av vagnpersonal för annat fordon. Är lokledare resp vagnpersonal ej anträffbar, får frågan avgöras av föraren.
6. Vid hastighetsnedsättning enl denna paragraf skall tps ges order (S10). Order om has-
tighetsned-
sättning

*Dragfordon*Loks placering
i tåg

7. Med undantag av pålok skall verksamt, ej multipelkopplat lok gå främst i tåg. Framförs tåg av två sådana lok, skall de kopplas intill varandra.

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

Transport av
overksamt
dragfordon
m m

8. För transport av overksamt dragfordon m m i tåg gäller följande.

a) Dragfordon (utom motordriven elrevisionsvagn och motorvagn litt Y). Lokledaren skall — med ledning av bilaga 1 — lämna tl uppgift enl bl 670.15 om sth, placering i tåg m m. Tl skall sända uppgiften vidare till berörda stationer på eget distrikt och till tl på andra berörda distrikt.

Om hastigheten för dragfordonet enl lokledarens uppgift är lägre än tågets sth, skall tl ombesörja order (S10) till tps, att dragfordonet medföljer tåget. När overksamt dragfordon skall kopplas intill tågets främsta fordon, skall dock lokps utan order iakta sådan nedsättning.

b) Motordriven elrevisionsvagn. Sth: enl märkning på fordonet.

c) Motorvagn litt Y eller släpvagn till sådan: endast i motorvagnståg litt Y.

*Godsvagnar med vissa laster*Definition
av brandfarlig
vätska, krut-
tåg och
skyddsvagn

9. I mom 9—13 avses med

brandfarlig vätska: sådan brandfarlig vätska (såväl styckegods- som vagnslastgods), som innebär att vagnen enl SJF 621 skall förses med varningsetikett nr 2;

kruttåg: tåg, som är upplåtet för explosiv vara av transportklass C men ej för

- 1) resande,
- 2) brandfarlig vätska,
- 3) annat lätt antändbart gods,
- 4) lastad eller tom gasvagn;

Ändringstryck 6 (26 blad)
Gäller fr o m 1 mars 1968

**Brandfarlig
vätska**

Annat lätt antändbart gods än brandfarlig vätska

Långt och tungt gods

Normalspåriga personvagnar m fl

13. För *öppen* vagn med vagnslastsändning av annat lätt antändbart gods än brandfarlig vätska gäller:

i tåg, som framförs av *ellok*: minst tre vagnar till loket,

i tåg, som framförs av *ånglok*:

sth: 70 km/tim (40 km/tim på smalspår),

minst 12 vagnar till loket eller sist.

14. För vagn med långt och tungt gods (räler, balkar o d) gäller: ej intill vagn med resande,

sth: 70 km/tim (40 km/tim på smalspår),

om godset skjuter utanför vagnsgavel: skiljevagn i vissa fall enl SJF 620.

För transport på normalspår av *vagnar med 30 eller 40 meters räler* på tre resp fyra vagnar gäller dessutom följande:

1) sth: i tåg med resande 50 km/tim,

2) sist i tåg.

B. Normalspår

Personvagnar m fl

15. För normalspårig person-, post- eller resgodsvagn gäller följande sth:

Märkning		Sth (km/tim)
00 km		enl märkningen (rammsäker vagn)
00 km		enl märkningen (ej rammsäker vagn) ²
RIC	RIC i vitt eller gult.....	140 ¹⁾ (rammsäker vagn)
RIC	RIC i rött.....	120 (rammsäker vagn)
ingen märkning.....		90

¹⁾ Får tills vidare ej tillämpas i Sverige.

²⁾ NSB stålvagnar är alla rammsäkra, trots att de är märkta med endast »enkelram».

Godsvagnar

16. Varje normalspårig trafik- eller tjänstevagn har sk ABC-märkning.

ABC-märkning på normalspåriga godsvagnar

	A	B	C
70	20,5 t	24,5 t	28,5 t
S	20,5 t	24,5 t	
SS	20,5 t		

Exempel på ABC-märkning.

Totalen anger lastgränser.

Av SJF 657 framgår om någon av ABC-märkningens lastgränser eller om annan lastgräns gäller på viss bansträcka. Utländsk godsvagn med glidlager får dock i Sverige lastas endast till den lastgräns som anges under A.

Följande sth gäller:

Märkning	Sth (km/tim)
rad med SS	120 ¹⁾
rad med S	100 ²⁾
rad utan SS eller S	
a) 00	enl märkningen ³⁾
b) 	80
c)  lokalgodståg	60
andra godståg än lokalgodståg	
dragfordon: ånglok, motorlok	
eller lokomotor	50
ellok	40
resandetåg: transport ej tillåten	
d) ingen märkning enl a, b eller c	
trafikvagnar	70
tjänstevagnar	40

¹⁾ Får tills vidare ej tillämpas i Sverige.²⁾ Utländsk S-märkt vagn med *glidlager* får trots märkningen ej framföras med större sth än 70 km/tim. Vid transport från utlandet får sådan vagn dock framföras i tåg — ej i tåg med resande — med större sth än 70 km/tim, om detta är nödvändigt med hänsyn till befordringsform eller godsslag. Lagren skall alltid smörjas, innan vagnen sätts in i sådant tåg.³⁾ Vagnar litt Gs(u), Gsh(u), Gsk och Gsö får ej framföras med större sth än 70 km/tim, även om märkningen anger högre sth.

17. När normalspårig två- eller treaxlig godsvagn med kortare hjulbas än 5 m går sist i tåg, gäller sth 70 km/tim.

Normalspåriga vagnar med kort hjulbas sist i tåg
Normalspåriga stångkopplade vagnar18. För normalspåriga stångkopplade vagnar gäller:
obromsade,
sist i tåg,
ej närmast efter vagn med resande,
sth: 50 km/tim.19. För normalspårig överföringsvagn gäller:
högst 250 ton får kopplas efter överföringsvagnen,
sth: tom 70 km/tim;
lastad 60 km/tim.

Normal-spåriga överföringsvagnar

20. För normalspårig vagn litt Mas och Mar gäller följande sth:
tom eller lastad med högst 14,5 ton: 60 km/tim;
lastad med mer än 14,5 ton: 50 km/tim.

Normal-spåriga vagnar litt Mas och Mar

*Specialfordon*Normal-
spåriga
specialfordon

21. För följande normalspåriga specialfordon är transportvillkoren angivna i bilaga 2:

- 1) snöplogar och snöslungor,
- 2) vagn med spårrensare eller isskrapa,
- 3) elrevisionsbuss och plogrälsbuss,
- 4) ballastplog (Q18),
- 5) bankettplog (Q18) och ballastjusteringsvagn (Q20 och Q22),
- 6) broprovningssvagn (Q9),
- 7) vågjusteringsvagn (Q3, Q3b),
- 8) kranvagn (A),
- 9) kranvagn (Q2),
- 10) transportabel omformare eller transformator (Q24/25, Q26, Q27, Q38/39 och Q48/49),
- 11) ställverksvagn för eldriften (Q31 och Q41),
- 12) djupplastningsvagn litt Q23, Q45 och Q51.

*C. Smalspår**Personvagnar m fl*Smalspåriga
personvagnar
m fl

22. För smalspårig person-, post- eller resgodsvagn gäller följande sth:

Märkning	Sth (km/tim)
00 km 	enl märkningen
ingen märkning	60

*Godsvagnar*Smalspåriga
trafikvagnar

23. För smalspårig trafikvagn gäller följande sth:

Märkning	Sth (km/tim)
00 km 	enl märkningen
ingen märkning	40

Smalspåriga
tjänstevagnar

24. För smalspårig tjänstevagn gäller:

Märkning	Sth (km/tim)
00 km 	enl märkningen
ingen märkning:	
resandetåg: transport ej tillåten	
andra tåg: endast sist och	
endast efter tl medgivande	40

Smalspåriga
överförings-
vagnar

25. För smalspårig överföringsvagn är transportvillkoren angivna i bilaga 3.

§ 44

Tågs bemanning

1. Om det ej angetts i tdt, att föraren skall vara även tbfh, skall Tbfh särskild tbfh finnas. Beslutar tl ändring, skall han underrätta stationerna, och tkl skall ombesörja order (S11) till lokps.
2. Tåg skall manövreras av förare, som har sin plats på det främsta fordonet med fri sikt framåt och dessutom bakåt utmed tågets ena sida. Finns annat förarbemannat fordon i tåget, jämsställs föraren på detta med biträde. Förare och dennes plats
3. I den förarhytt, varifrån tåg manövreras, skall även biträde finnas, om detta angetts i tdt. Beslutar lokledaren i samråd med tl ändring, skall tl underrätta stationerna, och tkl skall ombesörja order (S11) till tps. Biträde. Säkerhetsgrepp

I tåg utan biträde skall på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp. Blir detta felaktigt, sedan tåget avgått från utgångsstationen, får hastigheten vara högst 40 km/tim, om ej en tjänsteman, som kan stoppa drivmaskineriet och bromsa tåget, tar plats hos föraren.
4. På lok och i avskild förarhytt på motorvagn får ingen färdas utan medgivande. Hos föraren får ej fler personer finnas än denne bestämmer. Rätt att färdas på dragfordon m m

I ej avskild förarhytt, varifrån motorvagnståg manövreras, får ingen utom tbfh och biljettgranskare färdas utan medgivande.

§ 45

Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov**A. Andra tåg än motorvagnståg litt Y**Tågs iordning-
ställande

1. På tågs utgångsstation och på annan station, där tågs sammansättning ändras, skall tkl eller annan tjänsteman enl säpl se till,
 - 1) att draginrättningarna är riktigt kopplade,
 - 2) att tåget har slutsignaler, när så föreskrivits.På annan plats än bevakad station åligger detta tbfh.

Vagnsyning

2. Vagnsyning på gods- och tjänstetåg skall göras:
 - a) på utgångs- och slutstation: alla tåg,
 - b) på mellanstation:
 - 1) godståg som medför endast rullagerförsedda vagnar, som är slutna, öppna tomma, öppna lastade endast med behållare eller av litt Kbö (Uads); vagnsyning skall utföras senast ca 600 km från utgångsstationen,
 - 2) övriga godståg som framföres längre sträcka än 300 km; vagnsyning skall utföras högst 300 km från utgångsstationen och därefter med intervaller om högst 300 km.

Anm 1. Vagnsyningen skall utföras av härför särskilt utbildad personal. Finns ej sådan personal på tågs utgångs- eller slutstation, får ddc medge, att vagnsyning på utgångsstation flyttas till närmaste station med utbildad personal och att vagnsyning på slutstation slopas.

Anm 2. På vissa bansträckor, där fordon med glidlager framförs i godståg, kan cda föreskriva kortare sträcka än 300 km mellan vagnsyningar på mellanstation.

Bromsprov

3. Finns enl tdtboken del A ej särskild bromsprovare, skall bromsprov enl SJF 112 utföras
 - i tåg med särskild tbfh: av tbfh,
 - i tåg utan särskild tbfh
 - på bevakad station: av tkl eller annan tjänsteman enl säpl;
 - på annan plats: av den som föraren bestämmer.

Kontrollät-
gärder för tåg
med särskild
tbfh

4. I tåg med särskild tbfh skall denne kontrollera,
 - 1) att tåget är riktigt sammansatt,
 - 2) att tåget har slutsignaler, när så föreskrivits,
 - 3) att bromsvikten är tillräcklig,
 - 4) att bromsprov, som skall utföras av annan än tbfh, gjorts,
 - 5) att vagnsyning enl mom 2 gjorts.

Tbfh skall lämna föraren uppgift om tågvikt, bromsvikt m m. Uppgiften lämnas på bl 670.17, om ddc ej medgett, att den får lämnas muntligt.

5. I tåg utan särskild tbfh skall kontroll enl mom 4 göras av tkl eller annan tjänsteman enl säpl. I tåg, som består av endast ett eller flera dragfordon, skall kontrollen dock göras av föraren.

Kontrollåtgärder för tåg utan särskild tbfh

Den som kontrollerar, att bromsvikten är tillräcklig, skall lämna föraren uppgift om tågvikt, bromsvikt m m. Uppgiften lämnas på bl 670.17, om ddc ej medgett, att den får lämnas muntligt.

6. Föraren skall kontrollera,

Förarens kontroll

1) att dragfordonet får framföras på bansträckan,

2) att draginrättningen mellan dragfordon och närmaste fordon är riktigt kopplad,

3) att bromsen på dragfordon och slangkopplingen mellan dragfordon och närmaste fordon är riktigt inkopplade,

4) att bromsvikten är tillräcklig,

5) att bromsprov gjorts,

6) att föreskrivna effekter finns på dragfordonet, att förvaringslådor är plomberade enl föreskrifterna och att dragfordonet har föreskrivna signaler.

B. Motorvagnståg litt Y

7. Föraren ansvarar för att motorvagnståg litt Y ställs i ordning enl SJF 400 och 455 D.

Iordningställande av motorvagnståg litt Y

§ 46. (Reservnummer)

