

ALLMÄNT OM SÄKERHETSTJÄNSTEN PÅ DRIFTPLATS

§ 47

Arbetsfördelning, organisation och inspektion m m på driftplats

1. Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder, som har samband med tågs klarering, och eljest övervaka dessa. Rätt att utföra säkerhetsåtgärd på station
1. Ddc kan medge, att tklbiträde får finnas på större station. Tklbiträde skall ha tklutbildning. Tklbiträde får ej lämna medgivande i stället för tkl och ej heller utföra annan säkerhetsåtgärd, som åligger tkl *personligen*.
1. Ingen annan än tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd, som åvilar tkl, utan att tkl gett order härom i varje särskilt fall.
2. På bevakad station skall bl a tambok, tklbok, tkl orderpärm och S-pärm finnas. Böcker, pärmar m m på station
3. All stationspersonal i säkerhetstjänst är skyldig ta del av säpl. Säpl
4. Tkl och tklbiträde skall vid inträde i tjänst ta del av bl a tkl-boken. Överlämning skall dessutom göras muntligt, när detta är möjligt. Avlösning mellan tkl och mellan tkl-biträden
5. a) K12-nyckel eller hänglåsnyckel, som används för låsning av växel eller spårspärr på bevakad station, får begagnas endast av den som enl säpl fått medgivande härtill. Kontrollåsnycklar
b) K16 nyckel, som är avsedd för lastplats och som förvaras på station, får mot kvitto lämnas ut av tkl till tbfh, tsm, buoc eller signalreparatör.
Den som kvitterat ut K16-nyckel, skall tillämpa § 35: 9.
När K16-nyckel lämnats ut till tbfh, skall detta meddelas vid ut-anmälan. In-anmälan för tåget får ej lämnas, förrän tbfh lämnat nyckeln till tkl.
När K16-nyckeln lämnats ut till annan än tbfh, skall tkl anmäla hinder. Hinderanmälan får ej återkallas, förrän nyckeln återlämnats till tkl på en av stationssträckans gränstationer.

Har den station, som fått K16-nyckel, ej lämnat ut denna, skall nyckeln återsändas med första tåg, om ddc ej bestämt annat. Skall nyckeln ej användas av tbfh, skall den sändas som tjänsterek.

Anm. I fråga om K16-nyckel, som lämnats ut till buoc eller signalreparatör, får ddc medge, att hinderanmälan återkallas, utan att nyckeln dessförinnan återlämnats. Den som kvitterat ut K16-nyckeln, skall då till en av stationssträckans gränsstationer anmäla: »Jag har K16 i handen». Hinderanmälan får därefter återkallas. Skall K16-nyckeln på nytt användas, skall tillstånd först inhämtas av tkl på en av stationssträckans gränsstationer. I fråga om K16-nyckel, som lämnats ut i samband med bdisp, se § 29: 6, anm.

c) När plomberad reservnyckel tillfälligt måste användas, skall detta snarast anmälas till stc. Nyckeln skall förseglas provisoriskt, och stc skall snarast låta plombera om den.

d) Om kontrollåsnyckel förkommit, skall detta genast anmälas till ddc. Ny nyckel skall lämnas ut av bdc efter beslut av ddc. Upphittad kontrollåsnyckel får ej användas utan skall genast sändas till ddc.

Huvudsignals normalställning. Växlars (spårspärrars) lägen

6. a) Huvudsignaler på station, som ej är obebakad för tåg, skall normalt visa »stopp». Undantag: när huvudsignal vid bansträcka med automatisk linjeblockering ställts in för påverkan av tågen.

Växlarna i huvudtågvägen och de växlar (spårspärrar), som skyddar denna, skall ligga i normalläge, utom när de behöver läggas om för rörelse med tåg- eller småfordon eller för tex renöring.

Spak för lokal omläggning av växel, som kan läggas om även centralt, skall vara fränkopplad, när den ej används.

b) Huvudsignaler på station, som är obebakad för tåg, på lastplats och på annan plats på linjen skall normalt visa »kör». Undantag: när sådant beroende finns, att vägskyddsanordning vid vägkorsning måste spärra vägtrafiken, innan »kör» kan visas, eller när huvudsignal vid bansträcka med automatisk linjeblockering ställts in för påverkan av tågen.

Belysning på personplattform

7. Personplattform skall i mörker vara belyst, när den är upplåten för allmänheten, om ddc ej medgett undantag för dpl, där personal ej tjänstgör.

§ 48

Bevakade och obevakade stationer

A. Allmänt

1. På bevakad station skall tkl tjänstgöra, så länge tåg finns på intilliggande stationssträcka och när tam kan komma i fråga. Tkl tjänstgöringstid för tåg

Anm. Ti får dock medge, att tkl tjänstgöring börjar först 15 min, innan tåg *tidigast* kan väntas, och upphör redan 5 min efter det tåg avgått från stationen. På en av stationssträckans gränsstationer skall dock tkl alltid tjänstgöra, så länge tåg finns på sträckan. Tps skall i tdt eller på S11 delges sådana medgivanden.

B. Under tid utan tågrörelse

2. Kort innan en station (K) lämnas obevakad under tid, då tågrörelse ej förekommer, skall tkl där till tkl på den nya stationssträckans gränsstationer anmäla: »K är obevakad till kl»; om K fått samma anmälan från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter, som tkl på den nya stationssträckans gränsstationer behöver känna till. Ändrad bevakning under tid utan tågrörelse

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

Anm. Ti kan medge undantag från detta mom.

C. Under tid med tågrörelse

3. Station skall vara bevakad för tåg, om den ej angetts som obevakad i tdt eller särskild order av tl. När station skall vara bevakad för tåg

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

- a) på särskild order av tl eller, vid försening, genom beslut av tkl,
- b) utan särskild order
 - 1) om 01 i K skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg,
 - 2) om extratåg anordnas och det av tdt för 01 eller för extratåget framgår, att K då skall vara bevakad,
 - 3) om enkelspårsdrift anordnas och K är gränsstation för denna.

Åtgärder av tkl när station skall lämnas obevakad för tåg

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

1) ha inspekterat den eller de tågvägar, som skall användas, medan K är obevakad, och sett till, att alla fordon är uppställda innanför skyddsväxel eller spårspärr och att varje fordonsgrupp är handbromsad eller förstängd med bromsskor eller bromsslådar,

2) ha ombesörjt order (S11) till tps, om K skulle ha varit bevakad för tåget,

3) ha ställt infarts- och utfartssignaler till »kör»; undantag: när sådant beroende finns, att vägskyddsanordning vid vägkorsning måste spärra vägtrafiken, innan »kör» kan visas, eller när huvudsignal vid bansträcka med automatisk linjeblockering ställts in för påverkan av tågen,

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

5) därefter ha anmält »Fri genomfart i K (på båda tågspåren, uppspåret, nedspåret)» till tkl på den nya stationssträckans gränstationer; om K fått anmälan »Fri genomfart» från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter, som tkl på den nya stationssträckans gränstationer behöver känna till.

Sedan tkl utfört åtgärder enl detta mom, får växel eller spårspärr ej rubbas eller annat förhållande ändras, så länge K är obevakad.

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

Åtgärder av tkl när station skall återuppta bevakningen för tåg

5. Innan en station (K) åter tar upp bevakningen för tåg, skall tkl ta reda på tågläget och sedan i nämnd ordningsföljd:

1) på bansträcka, där utförlig tam utväxlas: kontrollera att »05 in i L» anmälts för det sista tåg, som gått medan K varit obevakad; undantag: om 05 gått från den närmaste bevakade stationen före K men är så sent, att det ej kommit till K, och K därför skall ta upp bevakningen för 05,

2) ställa infarts- och utfartssignaler till »stopp» och återställa anordningarna i ställverket till normalläge; undantag: huvudsignal vid bansträcka med automatisk linjeblockering får vara inställd för påverkan av tågen,

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

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

6. a) Om en station (K) blivit bevakad för ett tåg, som K skulle ha varit obevakad för, skall tps ges order på S11, om tps ej fått annan order, som enl mom 3 innebär bevakningsskyldighet (S8, S9 eller S7).

Klarering av tåg på station, som skulle ha varit obevakad för tåget

b) Har tps ej fått order på tidigare station, skall antingen tps ges order utanför K eller tåget tagas in på följande sätt:

sedan »tåg kommer» och »beredd» getts, ställs infartssignalen till »kör»,

tkl ger »varsamhet»,

lokps svarar med »giv akt».

Finns för genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll hinder för avgången, skall dock tåget i stället tagas in enl § 74:2—4.

Oavsett hur tåget tagits in, skall särskild tbfh på tåg, som stannat i K, genast ges order, som innebär att K är bevakad.

§ 49

Order till tåg och vagnuttagning

A. Allmänt

Olika sätt för
ordergivning

1. Order till tps skall ges på S-blankett eller i vko och till tsm och lokps vid vut på S-blankett. Om annan order än S8 eller S9 skall lämnas utanför eller på den station, där den skall tillämpas, får den dock ges muntligt av tkl personligen (ej i högtalare).

B. Order på S-blankett

Utskrivning
av S-blankett

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

Kvitto på
S-blankett

3. Sedan ordermottagare tagit del av order på S-blankett, skall han kvittera denna på stationens exemplar. Biträde — ej sådan förare som jämfställs med biträde — kvitterar dock på förarens exemplar.

Personalbyte
på tåg eller
vut

4. Vid personalbyte på tåg eller vut skall den avlöste överlämna order till den tillträdande mot kvitto (eventuellt genom tkl).

Var order
skall ges
till tåg

5. Tkl på kontrollstation skall ombesörja, att order ges till tps. Order skall ges på station före kontrollstationen, när detta kan ske (om möjligt på närmast föregående ordergivningsstation, där tåget har fast uppehåll).

Order, som skall tillämpas av tåg vid eller efter avgången från kontrollstation, skall dock ej ges förrän på denna station, om den är ordergivningsstation och såväl förare som biträde skall bytas där enl turlistan.

När tågs utgångsstation ej är ordergivningsstation, skall tkl där hos tkl på föregående ordergivningsstation ta reda på vilka order, som skall ges till tps.

Meddelande
till kontroll-
station

6. När order getts till tps eller när sådan ordergivning till tps, som pågår tills vidare, upphört, skall tkl på den ordergivande stationen meddela tkl på kontrollstationen detta.

Om tåg avgått från ordergivande station, utan att tps fått order, skall tkl där dels anmoda tkl på annan station att ge ordern, dels meddela tkl på kontrollstationen detta.

7. Om order, som gäller på linjen, skall ges till tps på kontrollstationen, skall tkl där ombesörja kontroll av ordergivningen, antingen genom annan tjänsteman på den egna stationen eller genom tkl på annan station.

Kontroll när
order ges på
kontroll-
station

8. När ny kontrollstation inträder, skall tkl på den förutvarande kontrollstationen vid behov *dels* anmoda tkl på den nya kontrollstationen att kontrollera ordergivningen, *dels* underrätta tkl på den ordergivande stationen härom.

Ny kontroll-
station

C. Order i veckoorder

9. Tkl på kontrollstation skall vid tidpunkt, som fastställs av ti, lämna ti uppgift om de order, som skall ingå i vko.

Uppgifter till
ti

Anm. Hur vko skall utformas m m framgår av säok.

10. Mottagare av vko skall kontrollera, att den innehåller angivet antal sidor och att all text är tydlig.

Kontroll av
vko

Tkl på kontrollstation skall snarast efter vko ankomst kontrollera, att de order, som skall ingå i vko, är riktigt införda i denna.

11. Om order i vko ändras, skall tps ges order på S-blankett med anteckningen »Ändring av vko» i övre kanten.

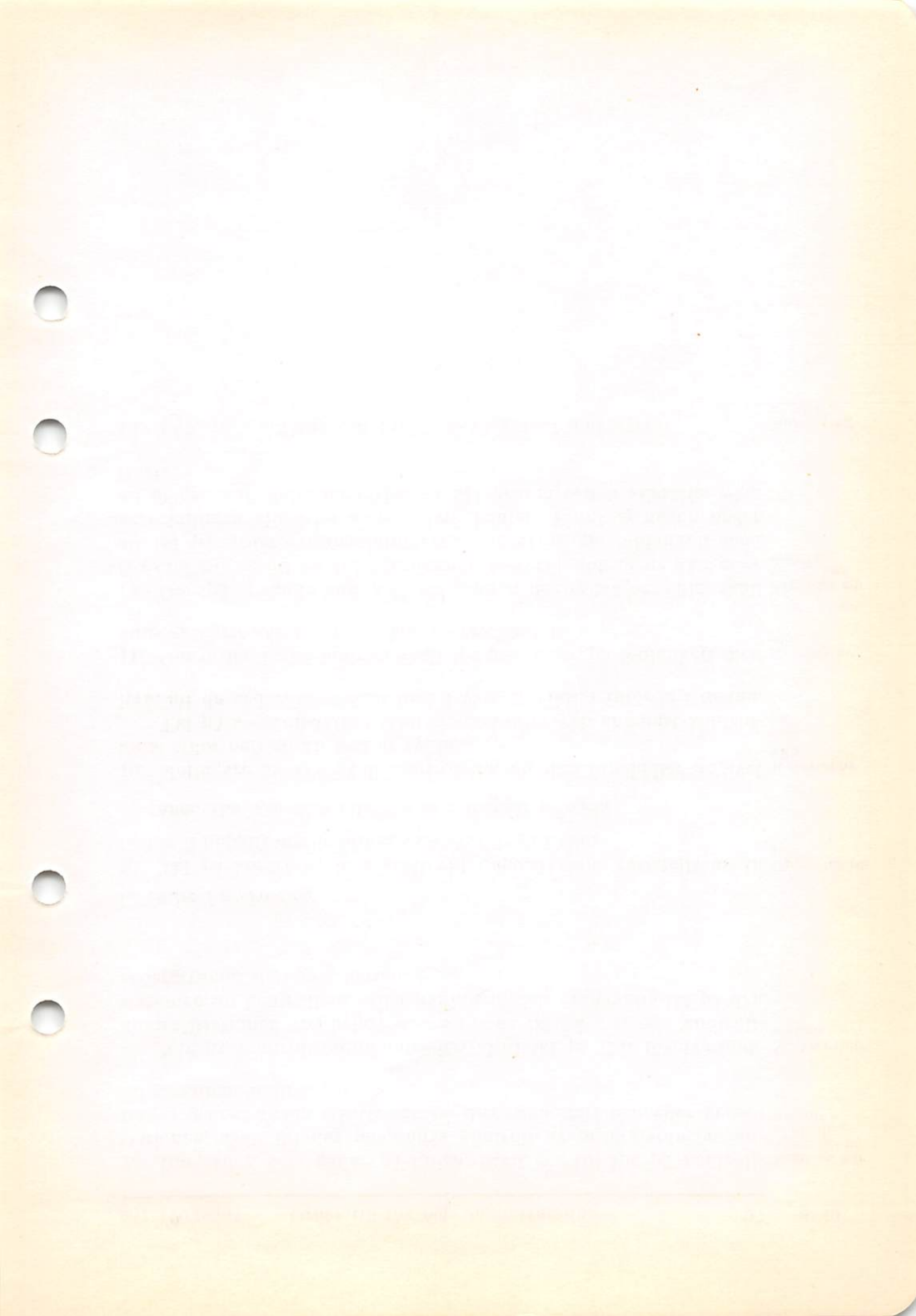
Ändring av
vko

12. Om tps ej skulle kunna få vko, innan denna börjar gälla, skall tps ombesörja, att en tkl överlämnar bestyrkt utdrag ur vko eller att tkl på ordergivningsstationerna ger order på S-blankett med anteckningen »Ersätter vko» i övre kanten. Finns ej någon order att delge, skall detta meddelas på S11 genom orden »Ersätter vko. Intet».

Åtgärder om
vko ej kan
erhållas

13. Vko, vars giltighetstid utgått, skall genast makuleras.

Makulering
av vko



**ÅTGÄRDER PÅ DRIFTPLATS FÖRE TÅGS
ANKOMST OCH AVGÅNG****§ 50****Tågspår för tåg på station**

1. Tågspår skall i regel väljas så, att personer, som skall gå till eller från tåg, ej behöver passera spår, där annat tåg ankommer eller avgår under tiden. Genomfartståg skall dock i regel tagas in på huvudtågväg. Huvudregel
för bevakad
station

2. Om spår på en bevakad station måste ändras för ett tåg, skall lokps ges order (S11, S9 eller S8) eller tåget tagas in först sedan »tåg kommer» och »beredd» getts. Spårändring
på bevakad
station

Anm. Ti kan medge, att tåg får tagas in på ändrat tågspår utan ordergivning eller signalering.

3. När spår enl uppgift i tdt för 01 skall ändras på grund av möte i K och lokps på 01 före K fått order, att mötet ändrats eller bortfallit, gäller ej uppgiften om spårändring. Order om spår-
ändring för-
faller

När spårändring är angiven i kvo eller S8 och lokps före K fått order, att mötet ändrats eller bortfallit, gäller ej ordern om spårändring.

4. När station är obevakad, skall tåg gå på huvudtågväg. Order om spårändring med anledning härav ges ej. Spår på obe-
vakad station

§ 51

Manövrering av huvudsignal m m på bevakad station

Rättighet att
manövrera
huvudsignal
m m

1. Anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tåg-vägs-låsning får manövreras endast av tkl personligen.

Nyckel till tågvägs-lås eller tågvägs-spärr får ej sitta kvar i låset (spärren) utan skall alltid innehavas av tkl personligen.

Ingen får ställa huvudsignal till »kör» utan att tkl personligen gett order härom i varje särskilt fall, om ti ej medgett annat.

När huvudsig-
nal får ställas
till »kör» m m

2. Huvudsignal får ej frigges eller ställas till »kör» och tkl får ej ge order att visa »kör», förrän allt är klart för tågs infart eller utfart och högst 10 min återstår, innan tåg *tidigast* väntas framgå. Vid behov skall tkl ange villkoren för att visa »kör».

När huvud-
signal skall
ställas till
»stopp» efter
tåg

3. På station, där växlar och spårspärrar kan förreglas, skall huvudsignal ställas till »stopp» och tågvägs-låsning upphävas enl föreskrifter, som finns på ställverket.

På station, där växlar och spårspärrar ej kan förreglas, skall huvudsignal ställas till »stopp» snarast möjligt, sedan tågets främsta fordon passerat signalen.

När felfri in-
fartssignal ej
behöver stäl-
las till »kör»

4. Kan infartssignal normalt ej visa »kör» till det spår, som skall användas, eller kan den ej visa »kör», på grund av att fordon finns i eller för nära tågvägen, skall tåg tagas in enl § 52:2.

Måste tkl vid tågs ankomst stå vid infartssignalen, får han ge föraren muntligt medgivande att passera stoppsignalen från infartssignalen.

Prov med
huvudsignal

5. Huvudsignal får ej ställas till »kör» för prov e d, förrän en tågväg inspekterats och tkl lämnat medgivande, varvid han skall ange när »kör» skall återtagas (minst 10 min innan tåg *tidigast* väntas framgå).

Återtagning
av »kör» på
infartssignal

6. Skall »kör» på infartssignal återtagas utan att tåg framgått, får tågvägen ej upplösas, förrän tåg, vars lokps möjligen sett körsigna-
len, stannat.

§ 52

**Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas.
Felaktig infartsförsignal****A. Infartssignal**

1. Är infartssignal på bevakad station felaktig, skall signalen visa »stopp». Kan den ej visa tydligt »stopp», skall tkl ombesörja,

Felaktig infartssignal

- 1) att signalens lyktor släcks,
 - 2) att hjälpsignalmedel sätts upp,
 - 3) att lokps om möjligt ges order (S10) på tidigare station.
- Tåg tages in enl mom 2.

Anm. Visas »kör» i stället för »stopp» och får tåg, vars lokps ej fått order här- om, ej tagas in, skall tkl genast söka stoppa tåget.

2. När tåg får tagas in, skall *antingen* tkl ge föraren muntligt medgivande att passera infartssignalen

Hur tåg tages in

eller följande signaleringssätt tillämpas:

sedan »tåg kommer» och »beredd» getts, visar tkl rörlig stoppsignal (signalflagga resp grönt sken från handsignallykta),

lokps svarar med »giv akt»,

tkl visar »framåt», som innebär, att tåget får passera infartssignalen,

lokps svarar med »giv akt».

Kan tkl ej utan stor olägenhet placera sig så, att signalerna blir väl synliga för lokps, skall tkl beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalerna.

Dvärgsignaler i infartstågvägen skall visa »kör» eller »kör varsamt».

3. Saknas infartssignal på bevakad station, skall signalgivare vid eller utanför yttersta växeln i det spår, där tåg väntas, visa rörlig stoppsignal (signalflagga resp rött sken från handsignallykta). Signaleringen skall pågå, tills »tåg kommer» och »beredd» getts eller tåget stannat. Därefter ger signalgivaren »framåt», när tåget får tagas in, och signalen besvaras av lokps med »giv akt».

Infartssignal saknas

Finns infartsdvärgsignal, skall dock i stället signalering ske med denna.

B. Utfartssignal m m

Felaktig utfartssignal

4. Är utfartssignal på bevakad station felaktig, skall signalen visa »stopp». Lokps skall ges order (S10). Kan signalen ej visa tydligt »stopp», skall tkl ombesörja, att signalens lyktor släcks och att hjälpsignalmedel sätts upp på semafor.

»Avgång» innebär, att tåget får passera utfartssignalen.

Dvärgsignaler i utfartstågvägen skall visa »kör» eller »kör varsamt».

Anm. Förreglar utfarts- eller dvärgsignal i körställning växel, rörlig bro e d på linjen, skall lokps alltid ges order på S10.

C. Infartsförsignal

Felaktig infartsförsignal

5. Är försignal till infartssignal felaktig, skall lokps ges order (S10).

§ 53. (Reservnummer)

§ 54

Tågvägsklargöring

1. Före tågs infart på eller utfart från bevakad station, skall tågvägen göras klar. Detta innebär bl a

Tågvägs-
klargöring-
ens omfatt-
ning

1) att tågvägsväxlarna läggs i läge för tågvägen,

2) att de växlar och spårspärrar, som skyddar tågvägen, läggs i skyddande läge,

3) att växlar (spårspärrarna) låses, om de ej blir förreglade; medväxel i tågvägen behöver dock ej låsas.

Innan genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll kommer, skall både infarts- och utfartstågvägen göras klar. Innan tåg med fast uppehåll kommer, skall infartstågvägen och dess förlängning till ca 100 m bortom slutpunkten göras klar. Vid möte skall dock infartstågvägen göras klar för båda tågen, om detta är möjligt.

2. Tågväg skall göras klar av tkl, om ej särskild tågvägsklar-görare angetts i såpl.

Tågvägs-
klargörare

§ 55

Tågvägsinspektion

1. Kort tid före tågs infart på eller utfart från bevakad station och efter den tidpunkt, då växling skall vara avslutad, skall klargjord tågväg inspekteras. Detta innebär bl a kontroll av

Tågvägsin-
spektionens
omfattning

1) att de i § 54:1 nämnda åtgärderna är riktigt utförda, varvid muntligt besked eller »klart» får godtagas som kontroll av att medväxel, som ej blir förreglad, ligger rätt; denna punkt gäller dock ej på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering, när infarts- och utfartssignaler ställts in för påverkan av tågen, ||

2) att växling i strid mot § 35:7 ej pågår eller kommer att börja, innan tåget framgått,

3) att klargjord tågväg — för ankommande tåg med fast uppehåll även infartstågvägens förlängning till ca 100 m bortom slutpunkten — är hinderfri i övrigt; småfordon ingår dock ej i denna kontroll,

4) att infarts- resp utfartssignalen för tåget visar »stopp»; denna punkt gäller dock ej på station vid bansträcka med automatisk linjeblockering, när infarts- och utfartssignaler ställts in för påverkan av tågen. ||

Tågvägs-
inspektör

2. Tågväg skall inspekteras av tkl. Ti kan dock medge, att inspektionen helt eller delvis utförs av särskild tågvägsinspektör.

Tågvägsklargörare får vara tågvägsinspektör endast

om det rätta läget för de växlar och spårspärrar, som hör till tågvägen, kan kontrolleras genom annat kontrollås än K12 eller genom anordning i ställverk eller

om tåg tillfälligtvis måste tagas in enl § 52:2 eller

om ti lämnat medgivande för tågväg med ett fåtal växlar och spårspärrar.

Hinderfrihets-
kontroll
genom tbfh
eller förare

3. I tågs tdt kan föreskrivas, att särskild tbfh resp förare vid tågets ankomst till station skall kontrollera, att tågets sista fordon resp främsta fordon stannat hinderfritt. När tbfh (förare) gjort detta, skall han ge »lägg om växeln». Har det även föreskrivits, att tbfh skall lägga om viss angiven växel, får tbfh ej ge signalen, förrän han lagt om växeln.

Uteblir signalen, skall tkl ombesörja kontroll av hinderfriheten i vanlig ordning.

§ 56. (Reservnummer)

§ 57

Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Under tågs infart på eller utfart från bevakad station får annat tåg vara i rörelse där, endast om tågvägarna är oberoende av varandra eller tryggade mot varandra genom förreglade växlar.

Anm 1. Denna paragraf gäller även i de fall, då säkerhetsanläggningen medger tågrörelse i strid mot föreskriften.

Anm 2. Tl kan medge undantag från denna paragraf.

§ 58

Skydd för allmänheten på bevakad station

Tkl skall vid behov ombesörja, att de delar av spår på station, som allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, spärras eller bevakas vid tågrörelse eller att allmänheten varnas.

Denna paragraf gäller ej vägkorsning.

§ 59

Tåganmälan

Utförlig tam 1. Utförlig tam består av klart-, ut- och in-anmälan.

a) **Klart-anmälan**, »*Klart 01 till L*», lämnas från en bevakad station (L) till närmaste bakomliggande bevakade station (J) för att frige stationssträckan J—L för 01.

Klart-anmälan får lämnas endast av tkl själv eller på dennes order i varje särskilt fall och högst 15 min, innan 01 *tidigast* får avgå från J, om ti ej medgett tidigare anmälan.

Saknas »*Fri genomfart i K*», skall klart-anmälan lyda: »*Fri genomfart saknas från K, eljest klart 01 till L*». Tkl i J skall ombesörja order till tps (S10).

Måste klart-anmälan återkallas, skall detta formuleras: »*Klart 01 till L återkallas*».

Då-klart-anmälan, »*Då 01 inkommit klart 02 till J*», får lämnas från J till L vid spetsmöte eller när ti eljest medgett detta. Då-klart får lämnas endast av tkl själv eller på dennes order i varje särskilt fall.

Anm 1. Föreskrift om klart-anmälan vid tågmötesändring finns i § 77:8.

b) **Ut-anmälan**, »*01 ut*», lämnas från en bevakad station (J) till närmaste framförliggande bevakade station (L) *genast*, sedan 01 avgått från J. Ti får dock medge, att ut-anmälan lämnas

tidigast 5 min *före* den beräknade avgångstiden (endast på kort stationssträcka); ändras den beräknade avgångstiden, skall ny ut-anmälan lämnas;

vid viss angiven tidpunkt *efter* 01 avgång.

Måste ut-anmälan återkallas, skall detta formuleras: »*01 ut återkallas*».

Anm 2. Om tåg skall medföra vagnar men består av endast lok (ett eller flera) eller omvänt, skall detta meddelas vid ut-anmälan, om ti ej underrättat stationerna härom.

c) **In-anmälan**, »*01 in i L*», lämnas från en bevakad station (L) till närmaste bakomliggande bevakade station (J) *snarast möjligt*, sedan tkl i L kontrollerat,

1) att 01 i sin helhet kommit innanför stationsgränsen,

2) att 01 har slutsignal, när sådan skall finnas,

3) att infartssignalen för 01 visar »stopp».

In-anmälan får lämnas endast av tkl själv eller på dennes order i varje särskilt fall.

2. Ut-anmälan för tåg med pålok skall lyda: »01 ut med pålok till X» (den plats där påloket skall lämna 01). Tam vid pålok

När återgående pålok kommit in till J, skall från J till L anmälas: »Pålok från 01 in i J». Anmälan får lämnas endast av tkl själv eller på dennes order i varje särskilt fall. Först därefter får »01 in i L» anmälas.

In-anmälan för tåg med pålok på *hel* stationssträcka skall lyda: »01 med pålok in i L».

3. När tåg undantagsvis anordnas i båda riktningarna på endast del av stationssträcka, skall ddc samtidigt föreskriva, hur tam skall utväxlas m m. Tam för tåg på endast del av stationssträcka

4. På bansträcka, där automatisk linjeblockering saknas eller är ur bruk, skall utförlig tam utväxlas. Tam på bansträcka utan automatisk linjeblockering

Anm. Vid enkelspårsdrift skall det spår, som skall användas, uppges vid klart-anmälan (då-klart-anmälan) för
det tåg, som först skall gå på högerspår,
det tåg, som först skall gå på vartdera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits.

5. På bansträcka, där automatisk linjeblockering är i bruk, skall ingen tam utväxlas, om ej ddc i samråd med bdc föreskrivit annat. Tam på bansträcka med automatisk linjeblockering

Undantag:

för tåg, vilkas ordningsföljd är ändrad, lämnas ut-anmälan,

vid påskjutning lämnas ut- och in-anmälan för tåget med pålok och utväxlas klart- och ut-anmälan för det första tåg, som möter återgående pålok; för detta skall in-anmälan lämnas enl mom 2, andra stycket,

vid enkelspårsdrift lämnas ut-anmälan för alla tåg under enkelspårsdriften och för det tåg, som först går på vartdera spåret, sedan dubbelspårsdriften återupptagits,

när den automatiska linjeblockeringen skall tagas ur bruk, lämnas in-anmälan för det tåg, som senast gått på ifrågavarande spår, medan linjeblockeringen var i bruk.

§ 60

HinderanmälanTelefon-
anmälan

1. Finns hinder för tåg på en bansträcka, skall tkl på den ena gränstationen genast anmäla detta till tkl på den andra gränstationen och på mellanliggande stationer. Hinderanmälan skall lyda: »Hinder för tåg K—M» eller vid bdisp efter tåg: »Efter tåg 01 hinder för tåg K—M». I anmälan anges hindrets art och på dubbelspår det eller de spår, som avses.

Stoppsignale-
ring

2. Tkl på gränstationerna skall genast därefter ombesörja stoppsignalering för tåg mot den bansträcka, där hinder finns, och kontrollera att sådan ordnats. Stoppsignaleringen utförs på det sätt, som ddc fastställt och som angetts i säpl.

Detta mom gäller ej, när § 72: 1 eller § 84: 3 tillämpas.

Hindret
undanröjt

3. När hindret undanröjts, skall hinderanmälan återkallas sålunda: »Hindret K—M undanröjt kl ...». På dubbelspår anges även vilket eller vilka spår som avses. Stoppsignaleringen skall tagas bort.

§ 61

**Tågklarerares och tågvakts placering vid tågs
ankomst och avgång**

När tåg kommer till eller går från dpl, där tkl eller tv tjänstgör för tåget, skall denne vistas på plattform eller i dess närhet, om ej annat angeläget säkerhetsärendet fordrar, att han vistas på annat håll, eller ddc medgett undantag (se tdtboken del A). Tkl skall härvid medföra signalstav eller handsignallykta och tv signalflagga eller handsignallykta.

För avgående tåg skall tkl (tv) vistas på plattform eller i dess närhet, så länge tåget finns inom stationsområdet och därvid är inom synhåll.

För genomfartståg skall tkl befinna sig på den sida om tåget, som anges i tdtboken del A.

§ 62. (Reservnummer)

TÅGS AVGÅNG FRÅN DRIFTPLATS

§ 63

Tågpersonals åtgärder före tågs avgång

1. Tbfh, förare och biträde skall inneha tdt. De skall även ha S5 och vko, när detta föreskrivits. Innehav av tdt, S5 och vko

Vid byte av tbfh, förare eller biträde skall den tillträdande hos den avlöste eller hos tkl förvisa sig om tågnumret.

2. När stillastående tåg med särskild tbfh är klart för avgång från bevakad station, skall tbfh ge »klart för avgång» till tkl. »Klart för avgång» på bevakad station

För stillastående motorvagnståg utan särskild tbfh har föraren samma åliggande.

Innan tbfh ger »klart för avgång», skall han bl a kontrollera, att mötande tåg och B-fordon kommit in. Kontrollen görs genom att iaktta tåget (B-fordonet) eller att fråga tkl personligen. På station, varifrån tåg skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk, kontrolleras dock möte endast med återgående pålok och med B-fordon.

3. Innan tåg får avgå från dpl, skall lokps bl a kontrollera,

Lokps kontroll vid dpl

1) att mötande tåg och B-fordon kommit in; kontrollen görs genom att iaktta tåget (B-fordonet) eller att fråga tkl personligen eller — om något av dessa sätt ej kan användas — genom att ge »har mötande tåg kommit in» och av tkl få »klart för avgång» eller besked i högtalare; på station, varifrån tåg skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk, kontrolleras dock möte endast med återgående pålok och med B-fordon,

2) att »avgång» erhållits, när sådan signal skall ges,

3) att den tid, då tåget tidigast får avgå, är inne.

Om lokps funnit hinder för avgången, skall den som gett »avgång» underrättas.

§ 64

Avgångstid

Tåg får ej avgå från dpl före avgångstiden enl tdt. Om trafik-utbytet medger det, får dock varje tåg avgå högst 5 min tidigare och lokalgodståg, i vars tdt detta angetts, högst 15 min tidigare.

Anm. Om genomfartståg skulle komma att avgå för tidigt från station, där »avgång» skall ges till tåget, skall tkl uppehålla tåget genom att visa »varsamhet».

§ 65

Avgångssignal m m

Tkl kontroll-
åtgärder före
»avgång»

1. När den tid, då tåg tidigast får avgå från dpl, är inne och allt i övrigt är klart för tågets avgång, skall »avgång» ges i de fall, som framgår av mom 2 och 3, och på det sätt, som är beskrivet i mom 4. Innan tkl ger »avgång», skall han bl a ha sett till,

1) att tågens ordningsföljd enl tdt ej ändras, utan att § 77 och 78 iakttagits,

2) att mötande tåg kommit in hinderfritt och har slutsignal, när sådan skall finnas, och att mötande B-fordon kommit in; kontrollen av slutsignal behövs dock ej för tåg, som kommit från stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk,

3) att närmast föregående tåg på samma spår lämnat stationssträckan (eller blocksträckan),

4) att »klart för avgång» erhållits, när sådan signal skall ges.

»Avgång» på
bevakad
station

2. På bevakad station skall »avgång» ges sålunda

a) till tåg, som skall gå in på stationssträcka, där automatisk linjeblockering saknas eller är ur bruk: »avgång» ges av tkl till alla tåg;

b) till tåg, som skall gå in på stationssträcka, där automatisk linjeblockering är i bruk:

till genomfartståg: »avgång» ges ej;

till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll: »avgång» ges av tkl.

Anm. Tkl skall dock ge »avgång» till genomfartståg, som fått order (S9) om möte med återgående pålok eller order (S10) om felaktig utfartssignal.

c) Har tåg, som fått »avgång», stannat med främsta fordonet innanför stationsgränsen, skall ny »avgång» ges av tkl. Har genomfartståg, som enl b ej skall erhålla »avgång», stannat med främsta fordonet innanför stationsgränsen, skall »avgång» ges av tkl. Undantag härifrån är i båda fallen, när tåget stannat

1) enbart därför att vägtrafiken vid vägkorsning ej varit spär-
rad,

2) enbart för bränsle- eller vattentagning eller

3) enbart därför att utfarts- eller blocksignal visat »stopp» på station, varifrån tåget skall gå in på stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk.

Har tåg med resande i något av fallen 1—3 ovan stannat vid eller nära plattform, får det sättas i gång, först sedan tbfh gett »klart för avgång» till föraren. Är föraren även tbfh, skall han först ge »giv akt».

3. När tåg stannat på linjen, skall »avgång» ges av tbfh, utom när tåget stannat »Avgång»
på linjen

1) enbart därför att vägtrafiken vid vägkorsning ej varit spär-rad,

2) enbart för bränsle- eller vattentagning eller

3) enbart därför att huvud- eller dvärgsignal visat »stopp».

Har tåg med resande i något av fallen 1—3 ovan stannat vid eller nära plattform, får det sättas i gång, först sedan tbfh gett »klart för avgång» till föraren. Är föraren även tbfh, skall han först ge »giv akt».

4. a) »Avgång» får ej ges muntligt.

b) På dpl med A-signal skall »avgång» till stillastående tåg i regel ges med denna.

A-signalen får dock ej användas:

när flera tåg står på dpl för avgång i samma riktning, om ej särskild utfarts- eller dvärgsignal gäller för varje tåg.

c) När A-signal ej används, skall »avgång» ges

av tk!: med signalstav eller handsignallykta,

av tbfh: med arm eller handsignallykta.

Tkl (tbfh) skall stå så, att avgångssignalen och om möjligt han själv blir väl synlig för lokps. Kan signalen ej ges väl synlig för lokps, skall tkl (tbfh) beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalen. Den som repeterar »avgång», skall ge akt på om tkl (tbfh) därefter visar »stopp» och i så fall genast repetera även denna signal.

Kan »avgång» vid påskjutning ej ges samtidigt till pålok och tåglok, skall signalen ges först till påloket och från detta besvaras med »giv akt», varefter »avgång» genast ges till tågloket.

Hur »av-
gång» ges

§ 66

Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

Tkl åtgärder

1. Har tam för ett tåg (03), som skall avgå från en station (K), ej kunnat utväxlas i föreskriven ordning med närmaste bevakade station (L), gäller följande.

Tåg 03 får *icke* avgå från K, om 03 i L skall möta annat tåg (02) och L varit obevakad för närmast föregående tåg. Tl får dock besluta att 03 eller 02 skall gå till L och att tbfh skall tillkalla tkl där, så att tam utväxlas, innan det andra tåget avgår mot L; tps ges order (S10).

I andra fall gäller följande:

1 a) kan tkl i K få full visshet om att tåget närmast före 03 i samma riktning (01) lämnat stationssträckan K—L, får 03 avgå från K i rätt tid,

b) kan tkl i K ej få full visshet enl a men har ingenting inträffat, som kan utgöra hinder för 03 gång till L, får 03 avgå från K tidigast 30 min efter det att 01 normalt skall ha kommit in till L,

2) tkl i K skall i både fall 1 a och 1 b ge tps på 03 order (S10) och underrätta tl.

Lokps åtgärder

2. Har tps fått order enl mom 1, skall lokps iaktta skärpt uppmärksamhet och framför sådana kurvor, skärningar o d, där sikten är skymd, ge »tåg kommer». Hastigheten får vara högst

40 km/tim, om in-anmälan ej lämnats för närmast föregående tåg, varken från närmaste eller längre bort belägen station,

60 km/tim eljest.

Tåget skall dock i båda fallen kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

TÅGS GÅNG

§ 69

Tågs hastighet

A. Gemensamma föreskrifter

1. Tågs hastighet får ej överstiga den sth, som gäller för tåget med hänsyn till

Avgörande
faktorer för
tågs hastighet

- a) den bansträcka, som tåget går på,
- b) fordon i tåget,
- c) tågets bromstal,
- d) tågets sammansättning.

2. Banans sth fastställs av bdc.

Banans sth

Anm. Om sth vid gång på högerspår skall vara lägre än banans sth, t ex till följd av föreskrifterna i mom 5 f, skall signalering enl § 28 vara anordnad.

3. Föreskrifter för sth i lutning finns i SJF 585.

Sth i lutning

4. Föreskrifter för sth i kurva finns i SJF 585.

Sth i kurva

5. I övrigt är sth, om annat ej angetts i linjebeskrivningen:

Sth i övrigt

	Normalspår (km/tim)	Smalspår (km/tim)
a) »kör varsamt» från huvudsignal eller dvärgsignal enl fig 5 f: sth från signalen till nästa huvudsignal (dvärgsignal enl fig 5 e—f)	40	30

Anm 1. På station, där huvudsignal (utfarts- eller blocksignal) saknas vid stationsgränsen, gäller sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) endast fram till stationsgränsen.

Anm 2. När tåg efter uppehåll avgår från bevakad station, där utfartssignal (dvärgsignal enl fig 5 e—f) ej finns framför utfartsväxlarna, får hastigheten fram till nästa huvudsignal (dvärgsignal enl fig 5 e—f) resp stationsgränsen ej överstiga 40 km/tim (30 km/tim på smalspår).

Anm 3. När »kör varsamt» visas enl fig 1 f får sth vara 70 km/tim.

b) »beredd»: sth från infartssignalen eller — om sådan saknas — från stationsgränsen

	30	30
c) i växel, som ej är förreglad	40	30
d) i växelkurva	40 ¹⁾	30
e) på sidotågväg och sidospår ..	40 ¹⁾	30
f) på högerspår, där ej alla infarts- och blocksignaler utgörs av huvudsignaler	90	80

¹⁾ Sth 70 km/tim kan vara medgiven, varvid signalbild enl fig 1 f visas.

	Normalspår (km/tim)	Smalspår (km/tim)
g) vid infart på station från högerspår, där infartsdvärgsignal finns	40	30
h) över rörlig bro	40	40
i) när »h» angetts i tdt: sth från infartssignalen (inre infartssignalen) ..	30	30
j) när lokps fått order (S10 eller muntlig) om särskild försiktighet på bevakad station: sth från infartssignalen (inre infartssignalen)	30	30

Anm 4. Annan hastighet och annan begynnelsepunkt kan anges i ordern.

B. Andra tåg än motorvagnståg litt Y

Sth för olika
bromsgrupper

6. Sth för olika bromsgrupper är:		
a) bromsgrupp S	130	—
b) bromsgrupp P		
när bromsvikten kommer antingen från endast P-bromsar eller från både P- och S-bromsar	100	80
när bromsvikten kommer från både P- och G-bromsar	90	80
c) bromsgrupp G	70	40
d) bromsgrupp M		
när varje vagn är tom eller lastad med högst 14,5 ton	60	—
när varje vagn är lastad med mer än 14,5 ton	50	—
e) bromsgrupp Ö	60	40

Sth med hänsyn till dragfordon

7. Sth är		
a) för tåg med pålok	40	30
b) för tåg, som består av eller drages av backgående tenderlok		
med boggitender, som har minst halvt vattenförråd	60	—
med boggitender, som har mindre än halvt vattenförråd, eller med två- eller treaxlig tender	45	40
c) för tåg, som drages av ett ellok, diesellok eller rättvänt ånglok främst och ett backgående tenderlok	60	40

C. Motorvagnståg litt Y

8. Sth för motorvagnståg litt Y är:

Sth för motor-
vagnståg litt Y

Vid ett axelantal av	40 km/tim	60 km/tim	den lägsta av fordonens sth
	när antalet obromsade axlar är högst		
4— 6	2	—	0
8—10	4	—	2
12—14	6	4	2
16—18	8	6	4
20—22	10	6	4
24—26	12	8	6
28—30	14	10	6
32	16	12	8

§ 70

Tågpersonals åtgärder under tågs gång

A. Allmänt

Tps utkik
vid avgång
från dpl

1. Vid avgång från dpl, där tkl eller tv tjänstgör för tåget, skall biträde hålla utkik bakåt, om ej annat angeläget tjänsteärende hindrar detta. Utkik skall hållas, så länge signal från dpl kan ses. Detsamma gäller särskild tbfh på tåg, som efter uppehåll avgår från dpl.

Saknas biträde eller kan biträde ej hålla utkik, skall föraren göra detta minst ett par gånger efter avgången.

Lokps utkik
under
gången

2. Lokps skall under tågs gång ge akt såväl på tåget som på bana och signaler. Finns biträde, skall i första hand denne hålla utkik bakåt.

Utväxling
av medde-
landen mel-
lan förare
och biträde

3. När tåg nalkas signalinrättning eller signalmärke och när tåg kommer till eller avgår från dpl, skall biträdet vistas i förarhytten, om ej annat angeläget tjänsteärende hindrar detta.

Förare och biträde skall sinsemellan utväxla meddelanden om de signaler, som ges till tåget, och om vad som eljest är att iakttas ur säkerhetssynpunkt.

Försignal

4. Även om försignal anger, att nästa huvudsignal visar »kör», skall lokps ge akt på huvudsignalens signalbild.

Tågs tider

5. På linjen får tåg gå högst 5 min före den tidpunkt, som är den normala med hänsyn till de tider, som angetts i tdt. För lokalgods-tåg, som får avgå från dpl högst 15 min före avgångstiden enl tdt, får dessa 5 min ökas med det antal min, som tåget avgått för tidigt.

Växel och
rörlig bro
på linjen

6. När tåg måst gå förbi stoppsignal från huvud- eller dvärgsignal, som i körställning förreglar växel, rörlig bro e d på linjen, skall föraren ombesörja kontroll av att växeln (bron e d) ligger rätt och att spåret är hinderfritt, varför hastigheten ej får vara större, än att tåget vid behov kan stanna framför växeln (bron e d).

B. Vägkorsningar

7. a) När lokps fått order (S10 eller S7), att vägvakt ej underlättats eller att bevakning ej är ordnad vid vägskyddsanordning, som ej fungerar, skall tåget stanna framför vägkorsningen.

Vägkorsning
på linjen eller
på bevakad
station

b) När lokps fått order (S11 eller S7), att bevakning är ordnad vid vägskyddsanordning, som ej fungerar, skall lokps kontrollera, att vakt finns. Ser lokps vakt, får tåget passera vägkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen. Kan lokps ej se vakt, skall tåget stanna framför korsningen.

c) När lokps fått order (S10), att V-signal eller V-försignal är felaktig, får tåget passera vägkorsningen oavsett signalbilden på V-signalen, om lokps ser, att vägtrafiken är spärriad. Kan lokps ej se detta, skall tåget stanna framför korsningen.

d) När V-signal visar »stopp» i andra fall än enl a—c, skall »tåg kommer» ges upprepade gånger, och tåget skall om möjligt stanna framför vägkorsningen. Kan tåget ej stanna framför korsningen, får det fortsätta, om intet inträffat, som kräver, att det stannar.

e) Sedan tåg stannat framför vägkorsning i något av fallen a—d ovan, får det fortsätta utan »avgång», sedan lokps förvisat sig om att hinder härför ej finns. »Tåg kommer» skall ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnåtts.

C. Tågs ankomst till station

8. Vid ankomsten till station skall tåg stanna senast vid stationsgränsen,

när infartssignalen ej visar »kör» och signaler ej ges från stationen enl § 52: 2,

när infartssignal saknas och signalgivare vid yttersta växeln ej ger »framåt» enl § 52: 3.

När tåg skall
stanna utanför
bevakad
eller obebakad
station

9. Sedan tåg stannat utanför station enl mom 8, skall föraren genast ringa för att få uppgift om anledningen till stoppsignalen. Erhålls ej svar eller saknas signaltelefon, och antar föraren, att tkl ej är närvarande, skall föraren ombesörja, att en av tps går in på stationen för att se efter, om tkl finns där. Härvid inspekteras infartstågvägen, och om stationen skall vara bevakad, kontrolleras samtidigt, att infartssignalerna visar »stopp». Påträffas ej tkl, får tåget tagas in på stationen förbi stoppsignalen med högst 10 km/tim.

Åtgärder efter
stopp utanför
bevakad eller
obevakad sta-
tion

a) Skall stationen vara *bevakad* för tåget, skall tbfh genast tillkalla tkl. Anträffas ej tkl, skall tbfh:

- 1) hos tkl på nästa bevakade station begära klart för tåget,
- 2) meddela lokps, att han fått klart,
- 3) ombesörja att utfartstågvägen inspekteras,
- 4) *därefter* ge »avgång».

Kan tbfh ej få klart för tåget, skall han ringa tl för att få förhållningsorder.

b) Skall stationen vara *obevakad* för tåget, skall tbfh ombesörja, att utfartstågvägen inspekteras, och därefter ge »avgång».

c) Sedan lokps fått »avgång» enl a eller b, får tåget passera stoppsignal från utfartssignal. Oavsett om utfartssignal finns eller ej, får hastigheten på stationen och under ytterligare 1000 m vara högst 10 km/tim. På nästa bevakade station skall föraren anmäla oregelmässigheten till tkl, som skall ombesörja, att denna snarast avhjälpas.

Detta mom gäller dock ej *obevakad* station, varifrån tåget skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering.

Tkl saknas
på bevakad
station

10. Visar infartssignalen »kör» vid tågs ankomst till station, som skall vara bevakad för tåget, men saknas tkl där, skall tbfh ställa infartssignalerna till »stopp». Därefter skall mom 9 a och c tillämpas.

Utfartssig-
nal visar ej
»kör» på
obevakad
station

11. Visar infartssignalen men ej utfartssignalen »kör» vid tågs ankomst till station, som skall vara bevakad för tåget, skall mom 9 b och c tillämpas.

Detta mom gäller dock ej station, varifrån tåg skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering.

»Fri genom-
fart» saknas
från obeva-
kad station

12. Har tps fått order (S10), att »Fri genomfart» saknas från station, som skall vara bevakad för tåget, och visar infarts- och utfartssignalerna »kör», får tåget passera stationen med högst 10 km/tim. Föraren skall kontrollera, att spåret är hinderfritt.

§ 71

Särskilda föreskrifter för bansträckor med linjeblockering

A. Automatisk linjeblockering. Åtgärder efter stopp utanför eller på obebakad station. Fristående försignal till blocksignal felaktig

1. Sedan tåg stannat enl § 70:8 utanför station, som skall vara obebakad för tåget och varifrån detta skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering (oavsett om denna är i bruk eller ej), gäller följande.

Föraren skall efter högst 2 min ringa till tkl på nästa bevakade station. Känner tkl ej till hinder, får han medge, att tåget går in på stationen. Får föraren ej svar, får tåget efter 15 min gå in på stationen.

Tåget skall stanna framför närmaste växel, och föraren skall ombesörja inspektion av infartstågvägen. Därefter får tåget fortsätta in på stationen med högst 10 km/tim.

Visar utfartssignal ej »kör» eller visar dvärgsignal i utfartstågvägen ej »kör» eller »kör varsamt», skall föraren ombesörja inspektion av utfartstågvägen och genast därefter ringa till tkl på nästa bevakade station. Känner tkl ej till hinder, får han medge, att tåget passerar utfartssignalen (dvärgsignalen). Får föraren ej svar, får tåget efter 15 min passera utfartssignalen (dvärgsignalen). Hastigheten till närmaste blocksignal får i båda fallen vara högst 10 km/tim.

2. Visar infartssignalen »kör» vid tågs ankomst till station, som skall vara obebakad för tåget och varifrån detta skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering (oavsett om denna är i bruk eller ej), men visar utfartssignalen ej »kör» eller visar dvärgsignal i utfartstågvägen ej »kör» eller »kör varsamt», skall föraren tillämpa mom 1, sista stycket.

3. Är fristående försignal till blocksignal felaktig, skall lokps ges order (S10).

Anm. Order skall ges även till tsm och lokps vid vut.

B. Automatisk linjeblockering är i bruk. Blocksignal visar ej »kör»

4. När blocksignal ej visar »kör» och lokps ej fått order att linjeblockeringen är ur bruk, skall föraren efter högst 2 min ringa till tkl på nästa bevakade station. Känner tkl ej till hinder, får han medge, att tåget passerar blocksignalen.

Får föraren ej svar, får tåget efter 15 min passera blocksignalen. Föraren skall sedan anmäla förhållandet till tkl på nästa bevakade station.

Automatisk linjeblockering. Åtgärder efter stopp utanför obebakad station

Automatisk linjeblockering. Åtgärder efter stopp på obebakad station

Automatisk linjeblockering. Fristående försignal till blocksignal felaktig

Automatisk linjeblockering i bruk. Åtgärder efter stopp framför blocksignal

När tåg passerat blocksignal, som ej visar »kör», får hastigheten ej vara större, än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/tim.

Anm. Visar blocksignalen närmast en station ej »kör», när förare enligt mom 1, sista stycket, ringer till tkl om utfartssignal (dvärgsignal), skall han uppges även detta. Tkl får då lämna medgivande för båda signalerna samtidigt.

Tkl åtgärder när automatisk linjeblockering skall tagas ur bruk

Automatisk linjeblockering ur bruk. Order till tps. Lokps åtgärder

Tkl åtgärder när automatisk linjeblockering tages i bruk

Tkl åtgärder när icke-automatisk linjeblockering är ur bruk

Tkl åtgärder när icke-automatisk linjeblockering åter är i bruk

C. Automatisk linjeblockering är ur bruk

5. Har tkl fått anmälan om eller upptäckt behov av att ta automatisk linjeblockering ur bruk, skall tkl:

1) söka utröna orsaken till eventuellt fel,

2) därefter underrätta tkl på berörda ordergivningsstationer, den andra gränstationen, mellanliggande bevakade stationer och tl, att linjeblockeringen tages ur bruk.

6. När automatisk linjeblockering tagits ur bruk, skall tps ges order härom (S10). Tåg får då passera blocksignal oavsett signalbilden.

Vid fel, vars orsak är okänd, tilläggs i ordern: »Sth 30 km/tim på blocksträcka, till vilken »kör» ej visas». På sådan blocksträcka får hastigheten ej vara större, än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet, dock högst 30 km/tim.

Eljest (t ex vid arbete eller vid fel, vars orsak är känd) tilläggs i ordern: »Föranleder ej nedsatt hastighet. § 70: 6 skall dock tillämpas».

Anm. Order skall ges även till tsm och lokps vid vut.

7. Har automatisk linjeblockering tagits ur bruk tills vidare, skall berörda stationer och tl underrättas, när den åter tages i bruk. Detta stycke gäller även när automatisk linjeblockering tagits ur bruk t o m visst tåg men tages i bruk tidigare.

När automatisk linjeblockering åter tagits i bruk, skall tps, som fått order att den tagits ur bruk, ges order (S11).

Anm. Order skall ges även till tsm och lokps vid vut.

D. Icke-automatisk linjeblockering är ur bruk

8. När icke-automatisk linjeblockering är ur bruk, skall tkl på ena gränstationen underrätta tkl på berörda ordergivningsstationer, den andra gränstationen, mellanliggande bevakade stationer och tl.

Tps skall ges order (S10).

9. När icke-automatisk linjeblockering åter är i bruk, skall berörda stationer och tl underrättas och tps, som fått order att den är ur bruk, ges order (S11).

§ 72

Klarering av ankommande tåg

A. *Gemensamma föreskrifter*

1. Har tåg ej kommit in till bevakad station 15 min efter det att tåget normalt skulle ha kommit in, skall tkl där genast anmäla hinder.

Tåg har ej kommit in till bevakad station när det väntats

Detta mom gäller dock ej tåg, som skall komma från stationssträcka med linjeblockering i bruk.

2. När tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll kommit till sådan dpl eller plats på linjen, där det skall göra uppehåll, skall »stopp» ges till tåget utom i de fall, som framgår av mom 3 och 6 d.

Stoppsignal

»Stopp» till sådant tåg ges:

på bevakad station: av tkl med rörlig stoppsignal — signalflagga eller handsignallykta med grönt sken;

på linjen: av tbfh med ena eller båda armarna eller med rörlig stoppsignal från handsignallykta med grönt sken.

Kan signalen ej ges väl synlig för lokps, skall tkl (tbfh) beordra annan tjänsteman att repetera eller ge signalen.

B. *Tåg med fast uppehåll*

3. Tåg, som har fast uppehåll, skall stanna utan stoppsignal i följande fall:

Var tåg med fast uppehåll skall stanna utan stoppsignal

a) på alla dpl: vid U-märke, som gäller för tåget,

b) på alla dpl: vid anordning för bränsle- eller vattentagning, när detta angetts i tdt eller på S11,

c) på bevakad station: fjärr- och direktgodståg, som ej skall stanna enl a eller b: med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt.

Uteblir stoppsignal på bevakad station, där sådan signal skall ges, skall tåget stanna på lämpligt ställe, dock senast med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt.

4. Skyldigheten att stanna på bevakad station enl mom 3 förfaller, om tkl under tågets infart ger »framåt». Tåget får då fortsätta, tills tkl ger »stopp», dock ej förbi »stopp» från signalinrättning eller förbi stationsgränsen. »Framåt» skall besvaras med »giv akt».

»Framåt» till tåg med fast uppehåll

»Framåt» får ej ges, om »h» angetts i tdt.

Tåg med
fast uppe-
håll får pas-
sera beva-
kad station

5. Finner tkl, att tåg med fast uppehåll ej behöver stanna på stationen, skall

tkl ge »stopp» med armarna eller vitt sken i handsignallykta, lokps svara med »giv akt»,

tkl ge »avgång», utan att tåget behöver stanna.

C. Tåg med behovsuppehåll

Klarering
av tåg med
behovs-
uppehåll

6. Tåg med behovsuppehåll skall klareras enl detta mom. När sådant tåg skall stoppas på bevakad station på grund av annat hinder än trafikutbyte, gäller dock § 74:2—4.

Tkl a) Tkl skall ge »varsamhet», om uppehåll behövs, eljest »avgång».

Tv b) Tv skall vända påstigningsmärke mot tåget eller ge »varsamhet», om uppehåll behövs, eljest ge »klart för avgång».

Tbhf c) Tbhf skall i förväg meddela föraren, om uppehåll behövs eller ej. Meddelandet lämnas muntligt eller genom »varsamhet» resp »klart för avgång».

Tbhf skall se efter, om påstigande finns på plats, där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

Om tåg ej stannar på plats, där uppehåll behövs för trafikutbyte, skall tbhf stoppa tåget, vid behov med nödbroms.

Lokps d) Lokps skall besvara signal från tkl, tv eller tbhf med »giv akt».

Lokps skall se efter, om påstigande finns på plats, där tåget har behovsuppehåll för påstigning.

I följande fall skall föraren stanna tåget:

när tkl, tv eller tbhf gett »varsamhet» eller tbhf i förväg meddelat, att uppehåll behövs eller när signal (meddelande) uteblivit, när påstigningsmärke är vänt mot tåget, när lokps ser, att påstigande finns på platsen.

Behövs uppehåll, skall tåg stanna utan stoppsignal vid U-märke, om sådant gäller för tåget. Uteblir stoppsignal på plats, där sådan signal skall ges, skall tåget stanna på lämpligt ställe, på bevakad station dock senast med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt.

§ 73

Hinder på bevakad station för tåg med fast uppehåll

1. Tåg med fast uppehåll skall tagas in på bevakad station enl detta mom,

när hinder finns i infartstågvägen eller på kortare avstånd än ca 100 m bortom dennas slutpunkt eller

när lokps eljest skall iaktta särskild försiktighet under infarten.

Infartshinder för tåg med fast uppehåll

Orsak	Tåget får tagas in,
a) Lägre hastighet än 30 km/tim	sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen; i fallen b och c skall stopplatsen anges;
b) Stopp <i>före</i> den plats, där tåget brukar stanna eller säkert beräknas kunna stanna	
c) Stopp <i>före</i> avkortad tågvägs slutpunkt	
d) Övriga fall	sedan lokps getts order genom »h» i tdt eller på tidigare station (S10) eller utanför stationen eller sedan lokps gett »tåg kommer» och »beredd».

2. Tåg med fast uppehåll (01), som skall kvarhållas på en station (N) för möte, skall tagas in där enl § 74:3, om tps på 01 ej fått kvo på station före N och det mötande tåget (02) ej kommit in till N. Undantag:

Utfartshinder för tåg med fast uppehåll

om N är ordergivningsstation och såväl förare som biträde skall bytas där enl turlistan,

om 01 från N skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk.

§ 74

**Hinder på bevakad station för genomfartståg och tåg
med behovsuppehåll****A. Tåg behöver ej stoppas på bevakad station .**Tåg behöver
ej stoppas

1. Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall tagas in på bevakad station enl detta mom, när lokps skall iakttä särskild försiktighet under infarten eller utfarten, men tåget *ej* behöver stoppas där.

Orsak	Tåget får tagas in,
a) Lägre hastighet än 30 km/tim	sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen;
b) Övriga fall	sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen eller sedan lokps gett »tåg kommer» och »beredd».

B. Tåg skall stoppas på bevakad station¹⁾Stopp före
infartståg-
vägens slut-
punkt

2. Skall genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll stanna *före infartstågvägens slutpunkt*, får tåget tagas in, sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen; stopplatsen skall anges.

När tåget skall stoppas, skall tkl ge rörlig stoppsignal med signalflagga resp *rött* sken från handsignallykta.

Tåg får gå till
infartståg-
vägens slut-
punkt

3. Får genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll gå *till infartstågvägens slutpunkt*, gäller följande.

a) *Lägre hastighet än 30 km/tim*: tåget får tagas in, sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen.

b) *Utfartssignal med försignal visar felaktigt »kör»*: tåget får tagas in, sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen.

c) *Övriga fall*: tåget får tagas in, sedan lokps getts order på tidigare station (S10) eller utanför stationen eller genom följande signaleringssätt.

¹⁾ När tåg med behovsuppehåll skall stoppas enbart för trafikutbyte, gäller dock § 72:6.

1) *Tågväg utan utfartssignal:*

tkl kontrollerar, att infartssignalen och dvärgsignal i utfartstågvägen visar »stopp»,

sedan »tåg kommer» och »beredd» getts, ställs infartssignalen till »kör»,

tkl visar stillahållen stoppsignal med signalflagga resp rött sken från handsignallykta,

när tågets främsta fordon kommit innanför stationsgränsen och lokps sett stoppsignalen, ges »beredd» igen.

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget stanna vid denna, eljest ges stoppsignal enl sista stycket i detta mom.

2) *Tågväg med utfartssignal men utan försignal till denna:*

tkl kontrollerar, att infartssignalen, utfartssignalen och dvärgsignal i utfartstågvägen visar »stopp»,

sedan »tåg kommer» och »beredd» getts, ställs infartssignalen till »kör».

Anm. Ddc kan föreskriva, att signalering i stället skall ske enl punkt 1, varvid även utfartssignalen skall visa »stopp».

3) *Tågväg med utfartssignal och försignal till denna:*

tkl kontrollerar, att utfartssignalen och dvärgsignal i utfartstågvägen visar »stopp»,

infartssignalen ställs till »kör».

d) När tåg skall stoppas enl detta mom, skall tkl ge rörlig stoppsignal med signalflagga resp rött sken från handsignallykta.

4. På bevakad station, varifrån genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll skall gå in på stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk, gäller *utöver* mom 2 och 3 även följande.

Särskilda
föreskrifter
för automa-
tisk linje-
blockering

a) *Tågväg, till vilken körsignal visas med ett sken (en vinge):* finns utfartssignal vid infartstågvägens slutpunkt och försignal till utfartssignalen och består hindret enbart av att nästa blocksträcka ej är fri, får tåget tagas in utan vidare.

b) *Tågväg, till vilken körsignal visas med två eller tre sken (vingar) eller från infartsdvärgsignal:* finns utfarts- eller dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt och består hindret enbart av att tps skall ges order eller att nästa blocksträcka ej är fri, får tåget tagas in sålunda:

tkl kontrollerar, att utfartssignalen (dvärgsignalen) visar »stopp»,

körsignal visas med infartssignalen (infartsdvärgsignalen),

om dvärgsignal men ej utfartssignal finns: tkl visar stillahållen stoppsignal med signalflagga resp rött sken från handsignal-

lykta och signalen besvaras av lokps med »beredd»; håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget stanna vid denna, eljest gäller nästa stycke,

när tåget skall stoppas, skall tkl — antingen det finns utfarts- eller dvärgsignal vid infartstågvägens slutpunkt — ge rörlig stoppsignal med signalfloga resp *rött* sken från handsignallykta.

§ 75. (Reservnummer)

ÄNDRING AV TÅGS ORDNINGSFÖLJD

§ 76

Rapportering av tågförsening

Tkl skall i den omfattning, som ti föreskrivit, rapportera till tl och driftcentral, när försening förutses under tågs uppehåll på stationen eller under gången därifrån eller när tåg avgått försenat från stationen.

Anm. Ti kan föreskriva, att tågförsening skall rapporteras även till tkl på vissa stationer.

§ 77

Tågmötesändring

1. I denna paragraf används följande beteckningar:

Beteckningar

01 = det tåg, som skall kvarhållas,
02 = det tåg, som skall framgå,
F = den förutvarande mötesstationen,
N = den nya mötesstationen.

2. a) Skall möte ändras från en station vid enkelspår till annan station vid enkelspår, skall tl sända kvo enl S9 till N.

Order om
mötesändring

Anm. Ti kan medge, att möte ändras av tkl i N efter samråd med tkl i F. Sådant medgivande skall anges i tdtboken del A och i säpl.

b) Tl (tkl i N när anm i avd a gäller) skall sända kvo även till en station före N; denna station skall ge kvo till tps på 01. Undantag:

om 01 finns i N eller på den stationssträcka, som gränsar till N, när mötet ändras, skall kvo ges i N,

om N är ordergivningsstation och såväl förare som biträde skall bytas där enl turlistan, skall kvo ges i N,

om N är gränsstation mellan två trafiksektioner, skall tkl i N ombesörja, att en station före N ger kvo, om tl ej gjort detta.

c) Om N är obebakad för 01, får möte läggas dit endast om kvo kan ges före N eller

om 01 antingen finns i N eller har stannat på linjen och tkl i N har talat med tbfh och därigenom vet, att 01 ej passerat N.

3. När N fått tl order, skall tkl underrätta tl om mötet ej kan tagas i N. Eljest skall han tillämpa mom 4 eller 5.

Undersökning
om mötet kan
tagas i N

Åtgärder
av tkl i N
om 01 icke
finns i N

4. 01 finns icke i N.

a) Om kvo icke skall ges till 01 i N, skall tkl skriva ut och sända S8.

b) Om kvo skall ges till 01 i N, skall tkl i nämnd ordningsföljd:

1) kontrollera, att infarts- och utfartssignal, som skall visa »stopp» för 01, gör detta,

2) sätta stoppskylt på ställaren e d till utfartssignalen för 01 eller påminnelsekärm på signalstaven (handsignallyktan); denna punkt gäller dock ej om 01 från N skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk,

3) underteckna kvo,

4) skriva ut och sända S8.

Kvo skall överlämnas till tps *genast* sedan 01 kommit in.

Åtgärder
av tkl i N
om 01 finns
i N

5. 01 finns i N.

Tkl skall:

1) underteckna kvo och *genast* överlämna den till tps på 01,

2) *därefter* skriva ut och sända S8.

Anm. I följande fall får dock S8 sändas, innan kvo överlämnats till tps:

när ti medgett detta och föreskrivit, hur man skall säkerställa, att 01 kvarhålls (anges i säpl),

när 01 från N skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk.

Order om
spårändring
i N

6. Order om spårändring i N för 01 eller 02 skall om möjligt ges i kvo resp S8.

Vart S8
skall sändas

7. S8 skall sändas från N till F, mellanliggande bevakade stationer och station, som utsetts att i stället för F ge S8 till tps på 02.

Åtgärder
av tkl som
skall ta
emot »klart
02 till N»

8. På station, som skall ha »klart 02 till N», får denna anmälan ej godtagas, förrän tkl i N meddelat: »01 har kvo» eller »stoppskylt påsatt» eller »påminnelsekärm påsatt». Detta mom gäller dock ej om linjeblockering finns i bruk mellan stationerna.

Kvo och S8
till tps

9. Kvo eller S8 skall ej ges till tps, om linjeblockering finns i bruk mellan N och F.

Mötesändring, som berör dubbelspår

Vid mötesändring, som berör dubbelspår, gäller även följande.

Ändring
från dub-
belspår till
enkelspår

10. Ändras möte från dubbelspår till station vid enkelspår, betraktas gränsstationen mellan dubbelspåret och enkelspåret som F.

11. Ändras möte från station vid enkelspår till dubbelspår, betraktas gränsstationen mellan enkelspåret och dubbelspåret som N.

Ändring från enkelspår till dubbelspår

12. Ändras möte från dubbelspår till annat dubbelspår förbi mellanliggande enkelspår, betraktas gränsstationen mellan förstnämnda dubbelspår och enkelspåret som F och gränsstationen mellan enkelspåret och det dubbelspår, dit mötet läggs, som N.

Ändring från dubbelspår till annat dubbelspår

§ 78

Tågföljdsändring m m

1. Skall ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras mellan B och S, skall tl sända tågföljdsorder enl S12 till B.

Order om tågföljdsändring

Anm. Ti kan medge, att tågföljden ändras av tkl i B efter samråd med tkl i S. Sådant medgivande skall anges i tdtboken del A och i säpl.

2. När B fått tl order, skall tkl underrätta tl, om tågföljden ej kan ändras från stationen. Eljest skall han snarast möjligt sända tågföljdsordern till S och mellanliggande bevakade stationer.

Åtgärder av tkl i B vid tågföljdsändring

3. I stället för att ändra ordningsföljden mellan två likartade tåg i samma riktning på en längre sträcka kan tl ge följande order: »Tågen 02 och 04 skall i dag (natten mot den) byta tågsätt på sträckan B—S». Ordern sänds till B, S och de mellanliggande bevakade stationer, där 02 eller 04 har uppehåll för trafikutbyte, och till lokledaren. Ordern innebär, att 02 tågsätt skall gå som tåg 04 och 04 tågsätt som tåg 02.

Tågsätsbytte

Tkl i B skall:

- 1) ombesörja, att tps på 02 och 04 ges order (S11),
- 2) kontrollera, att tps på vart och ett av tågen får de order, som tps skall ha.

§ 79

Nytt möte

När möte i andra fall än enl § 33:7, 36 eller 77 uppkommer för ett tåg (04) på en station (K), där mötet ej är angivet i tdt för 04, skall tl ge tkl i K följande order: »Tåg 04 skall möta tåg 03 i K».

Tkl i K skall kvittera ordern sålunda: »Tåg 04 möter tåg 03 i K». Tps på 04 skall ges order (S9).

|| Order skall dock ej ges om möte på station, varifrån tåget skall gå in på stationssträcka med linjeblockering i bruk.

Anm. Har ti medgett, att tkl i K i stället för tl får ändra möte, skall tkl vid tågförseening ombesörja S9 till tps utan order av tl.

§ 80. (Reservnummer)

ENKELSPÅRSDRIFT

§ 81

Enkelspårsdrift

A. Gemensamma föreskrifter

1. Behövs enkelspårsdrift, skall tl sända order enl S7 till sträckans gränstationer, mellanliggande bevakade stationer och berörda ordergivningsstationer.

Tl order om enkelspårsdrift

Anm. Anvisningar om hur tl skall fylla i S7 finns i säok.

2. Tl skall komplettera S7 med särskild order om ordningsföljden för

Särskild order av tl om tågs ordningsföljd

tåg, som skulle ha gått före enkelspårsdriften men på grund av försening kommer att gå under denna,

extratåg, som anordnas sedan S7 utfärdats, dock ej när tdt finns i tdtboken och S7 hänvisar till tabellen i tdtboken.

3. Behöver tågs ordningsföljd ändras, gäller § 77 och 78. För avsevärt försenat tåg får tl dock i stället ge särskild order enl mom 2.

Ändring av tågs ordningsföljd

4. När station fått order enl S7, skall tkl genast underrätta tl, om det finns hinder för enkelspårsdriften. Eljest skall tkl kvittera S7. Även särskild order enl mom 2 skall kvitteras.

Kvittering av S7 m m

Tl skall övervaka, att han får kvitto.

5. Måste enkelspårsdrift anordnas förbi obebakad station, där infartssignal saknas för högerspåret, får tåg på högerspår passera stationen, om infartssignalen för vänsterspåret visar »kör» till huvudtågväg. Tps skall ges order (S10). Hastigheten genom växlarna får vara högst 10 km/tim och föraren skall kontrollera, att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

Obebakad station

Finns infartsdvärgsignal gäller dock ej detta mom.

6. Har enkelspårsdrift anordnats *tills vidare*, skall tkl på den gränstation, som fått anmälan att orsaken till enkelspårsdriften bortfallit, meddela tl detta. Tl skall genast därefter till de stationer, som fått S7, ge order att dubbelspårsdriften skall återupptagas. Tkl skall kvittera ordern, och tl skall övervaka, att han får kvitto. Detta stycke gäller även när enkelspårsdrift anordnats *t o m visst tåg*, men orsaken till enkelspårsdriften bortfallit tidigare.

När dubbelspårsdrift får återupptagas

När dubbelspårsdrift återupptagits, skall tps, som fått S7, ges order (S11), att enkelspårsdriften upphört.

B. Bansträcka, där linjeblockering saknas eller är ur bruk

S7 till tps

7. Order om enkelspårsdrift (S7) skall ges till tps på tåg på såväl höger- som vänsterspår. Har tl genom särskild order bestämt ett tågs ordningsföljd, skall den S7, som ges till tps på detta tåg, vara kompletterad enl tl föreskrift i den särskilda ordern.

Tps mötes-
kontroll
utan order

8. Tps på tåg under enkelspårsdrift (02) skall på den gränsstation, varifrån 02 går in på bansträcka med enkelspårsdrift, kontrollera möte med ett tåg, nämligen det som närmast före 02 gått i motsatt riktning dit (01). Har ett tåg (03) gått mellan 01 och 02 till en station mellan gränsstationerna, skall tps på 02 kontrollera möte med 03 vid denna station. Tps har kontrollskyldighet enl detta mom, även om tiden mellan de två tågen (01 och 02 resp 03 och 02) överstiger en timme.

Order om
möten

9. Har ordningsföljden för ett tåg (05) bestämts genom särskild order, skall tl i ordern ange det tåg, som 05 skall möta, och de tåg, som skall möta 05.

När tl ej bestämt ordningsföljden för ett extratåg genom särskild order, skall tl i S5 för tåget ange de tåg, som skall möta extratåget.

Tl skall ombesörja, att tps på det första tåget efter enkelspårsdriften ges order om möte med det sista tåget under enkelspårsdriften, om tiden mellan tågen ej överstiger en timme.

Har dubbelspårsdrift återupptagits tidigare än beräknat, skall tps, som fått order om möte med det tåg, som skulle ha varit det sista under enkelspårsdriften, ges order (S9) att mötet bortfallit.

Anm. Se även exempel i säok.

*C. Bansträcka, där linjeblockering är i bruk*Order till
tps

10. Order om enkelspårsdrift (S7) skall ges till tps på tåg på högerspår.

§ 82. (Reservnummer)

TÅGMISSÖDEN OCH TILLBUD DÄRTILL

§ 83

Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

A. Gemensamma föreskrifter

1. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon eller måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall följande åtgärder vidtagas i nämnd ordningsföljd. Tps åtgärder

1) *Finns annat tågspår bredvid* och kan det antagas, att fara uppstått på detta, skall lokps genast

a) om bredvidliggande spår har spårledning för automatisk linjeblockering: kortsluta spårledningen med kontaktdon,

b) tända signalfackla och placera denna i eller vid sidan av spåret; om lokps ser fordon närma sig på bredvidliggande spår, skall dock denna åtgärd vidtagas före åtgärd enl a,

c) stoppsignalera med bansignaltavlor på båda sidor om det ofarbara stället, ca 400 m från detta och först framåt.

Anm. Finns särskild tbfh, skall denne genast ombesörja, att en signalgivare beger sig bakåt ca 400 m från det ofarbara stället för att — om fordon nalkas — visa stoppsignal. Signalgivaren skall posta, tills den i föregående stycke nämnda stoppsignaleringen med bansignaltavlor ordnats. Har tbfh anledning misstänka, att lokps genom missödet blivit oförmögen att vidta föreskrivna skyddsåtgärder, skall han dock i första hand ombesörja, att dessa genast blir utförda och i den ordning, som angetts ovan.

2) *På eget tågspår* skall lokps sätta upp bansignaltavlor på vardera sidan om tåget, ca 200 m från detta. Finns blocksignal, som tåget helt passerat, på kortare avstånd, får dock bansignaltavlan bakom tåget placeras vid denna.

När så kan ske, skall på dragfordonets framände i mörker visas även rött sken.

3) Finns särskild tbfh skall lokps till denne anmäla, när i punkt 1 och 2 föreskriven stoppsignalering är utförd.

4) Tbfh skall ombesörja, att hjälp lämnas personer, som är skadade eller i fara, och att olycka genom skadad eldriftledning förebyggs.

5) Medför tåget lastad gasvagn eller vagn med brandfarlig vätska, explosiv vara eller radioaktiva ämnen, skall tbfh söka utröna, om sådan vagn skadats och, om så är fallet, ombesörja att alla personer, som uppehåller sig vid olycksplatsen, varnas.

B. *Hjälpfordon behövs*

Tbfb åtgärder

2. Tbfb skall *själv* begära hjälpfordon enl S13 hos lättast anträffbara tkl.

När bansignaltavlor satts upp enl mom 1, skall tbfb ombesörja, att detta anmäls till tkl på båda gränstationerna för stationssträckan.

Innan hjälpfordon anlänt, får tåget ej sättas i gång och bansignaltavlorna ej tagas bort, utan att tbfb fått medgivande härtill av tkl på *båda* gränstationerna.

Tkl åtgärder

3. Tkl, som fått begäran om hjälpfordon, skall genast ombesörja hinderanmälan.

Tkl, som anmält hinder, skall vidta åtgärder enl SJF 016.

Hjälpfordon får ej avsändas från gränstation för stationssträckan, förrän tkl fått anmälan om att bansignaltavlor satts upp.

Hjälpfordon

4. På den stationssträcka och det spår, där hjälpbehövande tåg stannat, skall hjälpfordon gå som vut. Denna vut skall kunna stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet.

Arbetet med
att göra linjen
farbar

5. Behövs arbete för att göra linjen farbar, gäller föreskrifterna om A-arbete. Först när arbetet är avslutat, får tsm ta bort bansignaltavlorna på linjen.

Särskilda
föreskrifter
för automatisk
linjeblocke-
ring

6. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon enbart av den anledningen, att dragfordonets maskineri blivit otjänstbart, gäller på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk utöver mom 1—5 följande.

Tbfb skall begära hjälpfordon hos tkl på nästa bevakade station. Finns bakomvarande tåg på samma stationssträcka, får tkl — sedan han fått anmälan om att bansignaltavlor satts upp — i samråd med tl och tkl på den andra gränstationen ge order till tbfb på det bakomvarande tåget, att detta som vut skall framgå till det hjälpbehövande tåget och framföra detta till nästa bevakade station. Ordern får ges muntligt. Tbfb skall vara tsm. Föreskrifterna i § 29:6 och 29:9—13 skall tillämpas. Saknas särskild tbfb får föraren vara tsm, även om villkoren härför (§ 29:10) ej är fyllda.

C. *Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen*

Tbfb åtgärder

7. Måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall tbfb efter åtgärderna enl mom 1 ombesörja följande i nämnd ordningsföljd:

1) tryckluftsbromsen lossas på de fordon, som skall lämnas kvar,

2) behövt antal handbromsar drages åt,

3) fordonen kopplas av.

Tbfh skall vidare ombesörja, att de kvarlämnade fordonen snarast möjligt bevakas.

8. Innan tåget fortsätter, skall tbfh kontrollera, att bromsvikten är tillräcklig för tågets sth. Är så ej fallet, skall han meddela föraren det tillgängliga bromstalet. Slutsignal får ej finnas på den del av tåget, som fortsätter.

Den fortsatta
färden

Vid nästa bevakade station skall tåget stanna vid stationsgränsen. Föraren skall underrätta tkf, innan tåget går in på stationen.

§ 84

Backning av tåg på linjen

1. Tåg, som stannat på linjen, får backa:

för att undvika fara,

till närmaste bevakade station, när tåget ej kan fortsätta framåt,

högst 1 000 m, när detta är nödvändigt för att tåget skall få ny fart för den fortsatta färden,

högst 1 000 m för trafikutbyte vid dpl, som tåget av misstag gått förbi.

För vilka
ändamål tåg
får backa

2. Tåg får ej backa på bansträcka, där bdisp finns efter tåget eller där föraren anser, att backning kan medföra fara.

När tåg ej
får backa

3. I följande fall skall föraren ha medgivande till rörelsen av tkf på den station, som tåget backar mot:

vid backning till närmast bevakade station,

vid backning förbi blocksignal, som gällt för tågets rörelse framåt och som tåget helt passerat.

Tkf skall anmäla hinder.

Medgivande
till backning

4. Hastigheten får vara högst 10 km/tim.

»Tåg kommer» skall ges före backningen och därefter upprepade gånger.

Hur back-
ningen skall
ske

Vid backning till närmaste bevakade station skall föraren ombesörja, att en signalgivare åker på det främsta fordonet eller går före för att signalera till lokps och vid behov stoppa tåget.

§ 85

Åtgärder vid fara

Tågs stop-
pande vid fara

1. Stoppsignal skall genast ges till tåg av den som upptäckt brand i tåg, farlig förskjutning av last, varmgång, fastbromsning eller svårt slag i hjul, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande eller handtag i icke stängt läge till sådan dörr eller annan överhängande fara för tåg eller resande. Ser lokps ej stoppsignalen, skall andra åtgärder genast vidtagas för att stoppa tåget. Tkl skall då för tåg med uppfälld strömvagnare: nödfrånkoppla kontaktledningen, för andra tåg: anmoda närmaste tjänsteställe e d (se säpl) att stoppa tåget. När tåg stoppats, skall tbfh underrättas om anledningen. Fordon, som brinner, skall snarast skiljas från de övriga, om det är risk för eldens spridning.

Tågs stop-
pande utanför
dpl

2. Har tkl eller tv vid lastplats underrättats om svårt slag i hjul i ankommande tåg eller om annat förhållande, som kan medföra skada på växlar o d, skall tåget stoppas utanför dpl och tåget tagas in med stor försiktighet.

Hjälp vid
fara

3. Ges »fara» eller inträffar händelse, som kräver skyndsam hjälp, skall var och en, som utan risk för säkerheten kan lämna sitt arbete, genast bege sig till platsen och lämna hjälp.

Hinder på
bredvidliggan-
de tågspår

4. Upptäcker tps (lokps eller tsm vid vut) hinder för tåg på bredvidliggande tågspår på linjen, och är det ej tydligt, att hindret observerats förut, skall tåget (vut) stanna och åtgärder vidtagas enl § 83:1, punkt 1. För vut med särskild tsm gäller härvid, att denne skall utföra de åtgärder, som i fråga om tåg åvilar särskild tbfh.

Lättast anträffbara tkl skall underrättas från närmaste telefon. Tkl skall anmäla hinder.

Avsugning av
banan genom
tkl försorg

5. I följande fall skall tkl ombesörja avsugning av banan och, innan denna gjorts, order (S10) till lokps:

när tkl misstänker, att buffert eller stort föremål fallit ned från tåg,

när fordon med en hjulplatta av 4—9 cm längd gått i tåg med mer än 60 km/tim (15 km/tim vid lägre temperatur än —10°),

när fordon med en hjulplatta av över 9 cm längd gått i tåg,
när tkl underrättats, att fordon med hjulringsbrott gått i tåg.

När lokps fått order (S10), får hastigheten vara högst 30 km/
tim.

6. Har fel anmälts på eldriftledningarna på viss bansträcka, får
tåg ej gå ut på denna, förrän sträckan avsynats och euoc lämnat
medgivande. Fel på eldrift-
ledningar

När livsfara föreligger och vut för hjälpfordon anordnats, får
avsyningen göras från denna vut.

