

SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

Till § 20

Föreskrifternas tillämpning m m

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

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

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

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

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

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

Till § 21

Samtal

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

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

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

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

Anvisningar för telefonering från linjen finns i tdtboken del A.

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

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

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

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

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

Till § 22

Klocka och tidtabellsbok m m

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

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

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

Stf och lokstf skall ombesörja kontroll av att de tdtböcker, som finns på stationen (lokstationen) — tex för utlåning till vikarie-
rande tps — är ordentligt kompletterade.

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

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

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

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

²⁾ Upprättas och hålls komplett av stf.

FORDRINGAR PÅ OBEVAKAD STATION M M. UPPLAG. VÄGKORSNINGAR

Till § 24

Fordringar på obevakad station, lastplats och rörlig bro

Till första stycket. Fordringarna är i huvudsak följande.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Till tredje stycket. Ddc skall samråda med bdc. Instruktionen skall ingå som en bilaga till säpl.

Till § 25

Upplag av lösa föremål

Detta mom gäller både linjen och bevakad station.

Till § 25:1
Avstånd

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

Med hänsyn till riskerna för skada av elektrisk ström gäller särskilt stränga föreskrifter för elektrifierat spår. Dessa finns i SJF 051 och kan för normalspår tillämpas på följande sätt:

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

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

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

Till § 25:2
Medgivande

Spår, som disponeras helt av annat förvaltningsorgan än station, kan finnas på t ex lokstations- och verkstadsområden.

Till § 26

Vägskyddsanordning eller signal mot banan vid
vägkorsning fungerar ej

Bevakning vid vägskyddsanordning, som är i olag, är föreskriven i Kungl Maj:ts kungörelse den 20 februari 1959 (SFS nr 50/1959). Enl kungörelsen gäller emellertid även följande: »Skyldighet att ut-sätta vakt skall dock ej föreligga allenast därför att någon av de föreskrivna lyktorna slocknat eller annat mindre fel uppstått å an-ordningen, såvida denna ändock kan bedömas såsom nöjaktig ur säkerhetssynpunkt».

Till § 26:1
Vägskydds-
anordning
fungerar ej

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

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

Om lykta eller lyktor mot vägen vid hel- eller halvbomsanläggning är släckta, skall bommarna — oavsett om bevakning ordnats eller ej — om möjligt fällas, ty även om vägfordon kan köra på bommarna, kan dessa dock hindra en kollision med tågfordon.

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

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

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

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

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

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

SPÅR AVSTÄNGT FRÅN TÅGRÖRELSE. HASTIGHETSNEDSÄTTNING

Till § 27

Linjen ofarbar

Denna paragraf gäller t ex när banan eller kontaktledningen är så svårt skadad, att tåg ej kan passera. Den är däremot ej tillämplig vid den stoppsignalering, som enl § 83:1 och 85:4 skall utföras av tps.

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

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

Hur knalldosor skall placeras inbördes visas i fig 1.

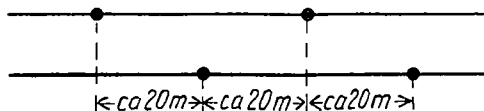


Fig 1

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

a) Enkelspår är ofarbart

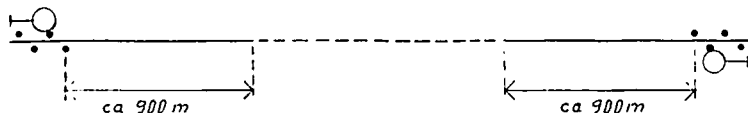


Fig 2

b) Det ena spåret på dubbelspår är ofarbart

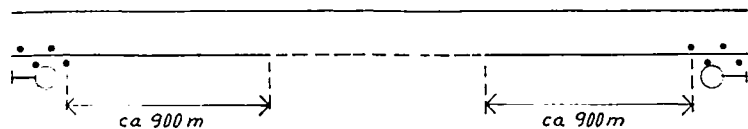


Fig 3

c) Båda spåren på dubbelspår är ofarbara

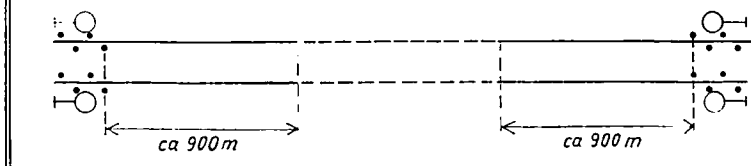


Fig 4

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

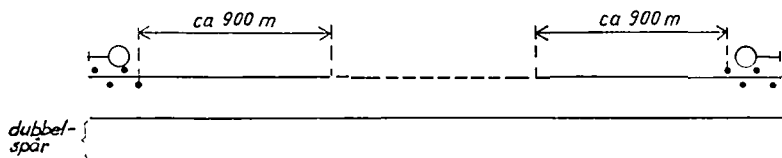


Fig 5

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

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

e) Växel inom 900 m från det ofarbara stället

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

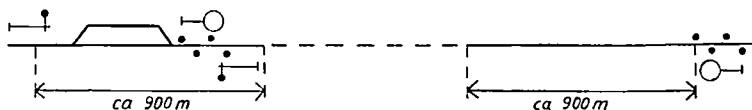


Fig 6

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

Exempel:

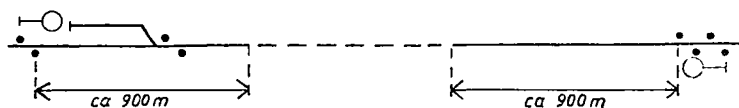


Fig 7

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

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

Till § 27: 2

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

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

Till § 27: 3
Tkl utgärder

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

Till § 28

Hastighetsnedsättning

Till § 28: 2
Tkl åtgärder

A. Upptäckt behov av omedelbar hastighetsnedsättning

För att minska tågförsening får i undantagsfall knalldosorna tagas bort, hinderanmälan återkallas och tåg avsändas mot det försvagade stället, innan hastighetsavlor och orienteringsmärken hunnit sättas upp. Härvid gäller följande.

- 1) Efter besiktning av det försvagade stället skall buoc anmäla till tkl
 - a) felets exakta läge angivet i km,
 - b) sth för tåg,
 - c) tidpunkt när signaler enl § 28: 4 beräknas uppsatta.
- 2) Eftersom nedsättningssträckan inte är utmärkt med taylor, föreligger risk, att lokps felbedömer platsen för nedsättning. För att eliminera denna risk, skall följande iakttagas vid ordergivningen (på S10) till lokps.
 - a) Under S10: 2 anges *dpl med huvudsignal* (bevakad eller obevakad station, lp) som gränspunkter för nedsättning. Km-tal får inte sättas ut. Som anm införes »Signalering enligt såo § 28: 4 ej utförd».
 - b) Under S10: 12 lämnas uppgift om orsaken till nedsättningen.

När hastighetstaylor och orienteringsmärken satts upp, skall buoc genast meddela tkl. Därefter sker ordergivningen på vanligt sätt med angivande av de km-tal, som begränsar den verkliga nedsättningssträckan.

B. Planerad hastighetsnedsättning

Till § 28: 3
Underrättelser

Buoc ansvarar för underrättelser och signalering, när nedsättning behövs enbart på grund av fel på kontaktledningen. I alla andra fall har buoc detta ansvar, alltså oavsett för vems räkning nedsättningen behövs. Därför skall tex suoc och tuoc i god tid underrätta buoc om behövlig nedsättning. Buoc bör vid behov samordna flera nedsättningar. Är avståndet mellan två nedsättningssträckor så litet, att den högre hastigheten mellan dessa ej kan utnyttjas helt, bör nedsättningarna omfatta även mellanliggande sträcka.

Anledningen till hastighetsnedsättning kan vara tex lutning, kurva, försvagad bana eller arbete.

När hastigheten skall vara nedsatt till följd av föreskrifterna i § 69:5, skall hastighetstavlor (eventuellt jämte orienteringsmärken) sättas upp endast om nedsättningen är föranledd av:

- 1) oförreglade växlar *på linjen*,
- 2) växelkurva och hastigheten ej regleras av föreskrifterna i § 69:5 a eller 69:5 g,
- 3) rörlig bro och hastigheten ej regleras av föreskrifterna i § 69:5 a,
- 4) föreskriften i § 69:5 f vid gång på högerspår. Begynnelse-tavla skall härvid finnas på varje stationssträcka, som ingår i nedsättningssträckan. Sluttavla skall däremot finnas endast vid nedsättningssträckans slut. Orienteringsmärke behövs inte i detta fall.

46b

(Reservsida)

SJH 010 (säok)

Hur signalerna skall placeras i förhållande till spårmit, t ex på bangård, framgår av SJF 587.

Till § 28:4
Signaler

Hur signaleringen skall vara ordnad för en nedsättning till 50 km/tim visas i följande exempel, där banans sth förutsätts vara i fig 1 högst 80 km/tim och i övriga figurer mer än 80 km/tim. Förklaring till figurerna:

streckad linje = nedsättningssträcka,

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

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

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

I. Nedsättning på linjen

a) Nedsättning i båda riktningarna på enkelspår

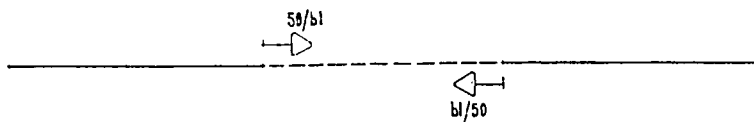


Fig 1

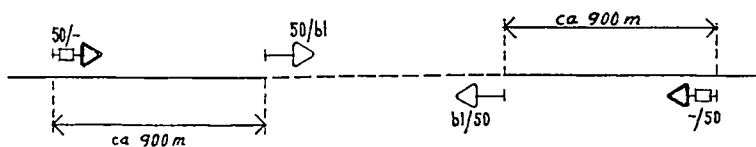


Fig 2

b) Nedsättning i båda riktningarna på båda spåren vid dubbelspår

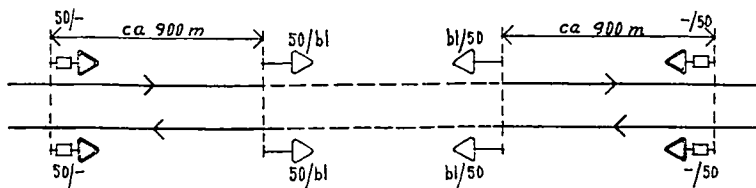


Fig 3

c) Nedsättning i båda riktningarna på ena spåret vid dubbelspår

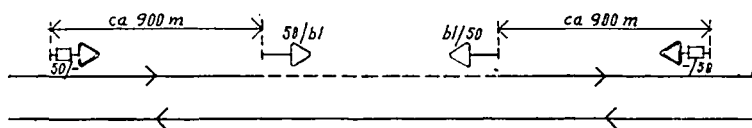


Fig 4

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

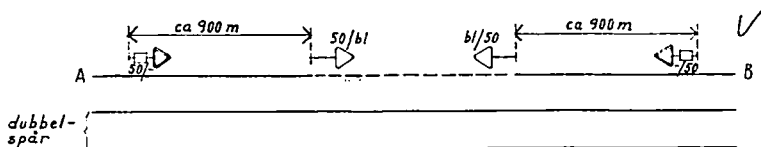


Fig 5

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

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

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

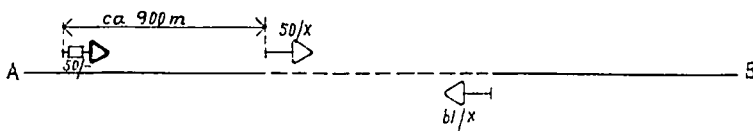


Fig 6

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

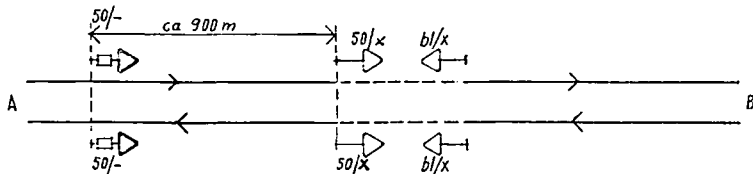


Fig 7

g) Nedsättning på linjen med orienteringsmärket på station

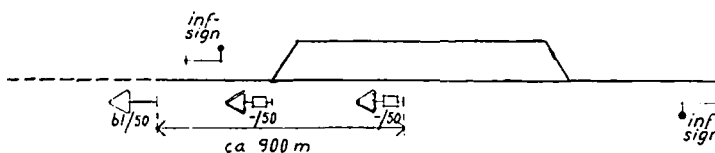


Fig 8

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

II. Nedsättning både på linjen och på station

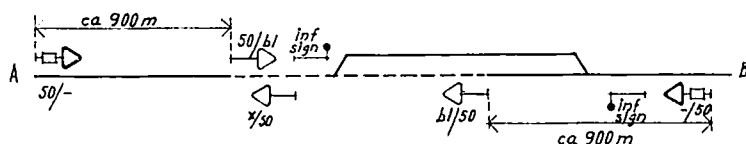


Fig 9

I fig 9 skall en extra hastighetstavla placeras vid stationsgränsen med hänsyn till tåg, som avgår från sidotågvägen (hastigheten från yttersta växeln till stationsgränsen regleras av § 69: 5a).

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

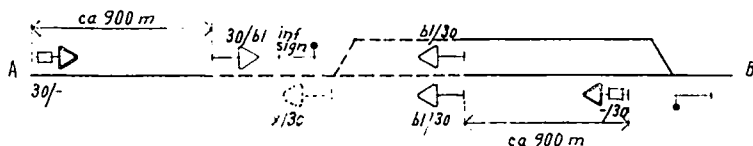


Fig 10

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

III. Nedsättning enbart på bevakad station

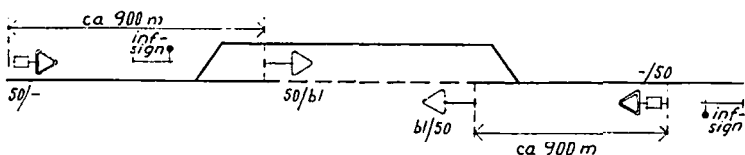


Fig 11

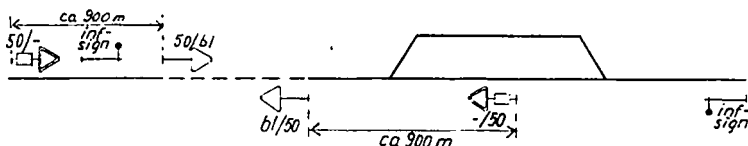


Fig 12

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

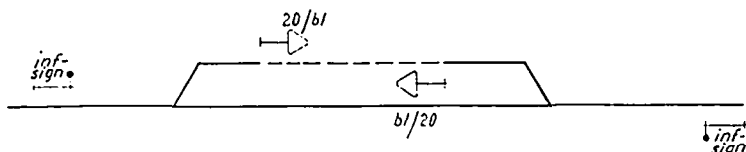


Fig 13

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

IV. Flera nedsättningar, som berör varandra

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

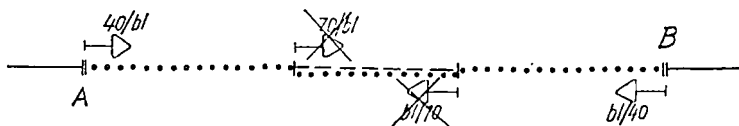


Fig 14

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

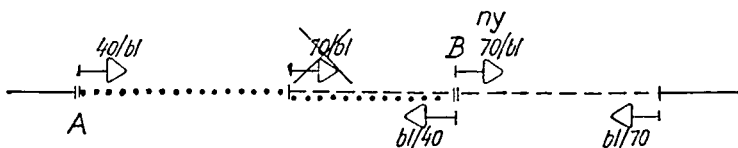


Fig 15

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

V. Nedsättning med olika hastigheter för skilda tåg

Nedan visas ett exempel på signaleringen vid en hastighetsnedsättning, där hastigheten för motorvagnståg litt Y är 100 km/tim och för övriga tåg 90 km/tim. Banans sth förutsätts vara 120 km/tim. (Vid signalering med olika hastigheter skall principen vara, att den lägre hastigheten anges på hastighetstavlan och den högre på tilläggstavlan.)

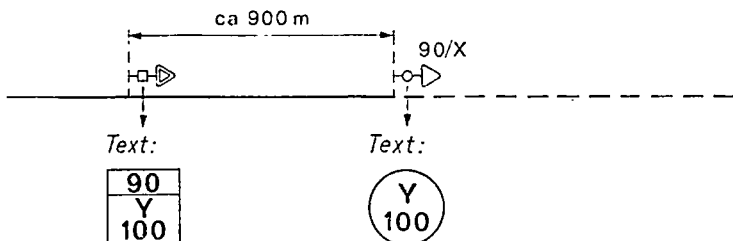


Fig 16

Till § 28: 5
Order till
lokps

Order behöver ej ges till lokps på tåg, vars sth enl tår (eller enl S 5) är lika med eller lägre än den medgivna hastigheten.

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

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

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

När arbetsplats kommer att flyttas, behöver de exakta punkterna för nedsättningssträckan ej anges. Begynnelsepunkten för arbetet (i exemplen nedan km 10,000 resp 15,000) får dock ej förskjutas mer än *tre* km under den tid, som angetts i vko. Uppgiften till tkl på kontrollstationerna resp ordern i vko (kolumn 5) formuleras sålunda.

Exempel 1. »Sth 30 km/tim på en sträcka av 300 m mellan km 10,000 och 11,800. Termitsvetsning. Arbetet börjar vid km 10,000 och förskjuts mot km 11,800.»

Exempel 2. »Sth 40 km/tim på en sträcka av 1 000 m mellan km 15,000 och 19,000. Rälsbyte. Arbetet börjar vid km 15,000 och förskjuts mot km 19,000.» (I detta exempel förutsätts, att nedsättningssträckan hela tiden är 1 000 m men att begynnelsepunkten för arbetet förskjuts endast ca 600 m åt gången.)

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

Om nedsättning, som är intagen i linjebeskrivningen eller i vko, skall *upphöra*, ges order härom på S11. Om i stället den tillåtna hastigheten skall *ändras* — oavsett om den skall höjas eller sänkas — ges order på S10 som vid ny nedsättning.

Till § 29

Bandisposition

A. Gemensamma föreskrifter

Den sträcka som anges på S1 är att betrakta som bdispssträcka. Som gränspunkter för bdispssträckan skall anges stationer, som under någon del av bdisptiden är bevakade. På bevakad och obevakad station mellan bdispssträckans gränsstationer disponeras huvudtågvägen, om annan tågväg ej angetts på S1.

Till § 29: 1
Allmänt

Till andra stycket. »Bdisp efter tåg» kan bestå av vut för avkoppling av fordon från tåg på tågspår på linjen eller av annan bdisp. Båda typerna kan förbjudas i tdtboken del A, t ex på bansträckor med stigningar, där tåg enl erfarenhet kan behöva backa.

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

Till § 29: 2
Begäran om
bdisp

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

Enl SJF 640 kan bdisp förses med nummer (t ex bdisp nr 70101 A—B vard från kl... till... kl... för...). Sådan bdispskalltagas in i tdtboken del B och anges på den grafiska tdt. I tdtboken del B anges alla de förutsättningar, som gäller för bdisp, varvid formulering enl S1 skall användas.

När bdisp skall äga rum på dag, som bestämts enl tdtboken del B och den grafiska tdt, skall S1 ej utfärdas. Ändras någon av förutsättningarna i tdtboken — t ex att bdisp en viss dag skall börja, innan tåg lämnat bdispssträckan eller att annan bdisp skall äga rum samtidigt — skall S1 dock skrivas ut och delges tsm och, vid vut med dragfordon, lokps. För detta svarar tkl på den gränstation, där tsm skall meddelas att bdisp får börja.

Bdisp, som anordnas pso enl tdtboken del B, skall begäras i vanlig ordning. På S1 behöver sådan bdisp anges endast med nummer.

Till andra stycket. Skall kontaktledningen fränkopplas på längre sträcka än bdispssträckan, måste § 30 tillämpas i fråga om den överskjutande delen.

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

Till § 29: 3
Beviljande
av bdisp

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

Till andra stycket. Föreskriften innebär bl a, att »bdisp efter tåg» ej får beviljas över flera stationssträckor.

Till § 29: 4
Tkl åtgärder
före bdisp

Till avd a. Det är viktigt — bl a för underrättelserna till arbetande personal, B- och C-fordonsförare — att stationerna får vetenskap om bdisp snarast. Är gränsstation för bdispsträcka obebakad, då bdisp skall börja, behöver S1 inte nödvändigtvis ha delgetts stationen i fråga, innan bdisp börjar. Delgivning skall dock ske senast i samband med bevakningens återupptagande.

När kontaktledningen skall fränkopplas, skall driftcentralen delge S1 till elskyddsmannen.

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

Till punkt c 1. När bdisp (dock ej vut för avkoppling från tåg) skall börja på linjen, får tkl på gränsstationen delge S1 till tsm per telefon. Tsm skall delge S1 till lokps och lämna kvitto — även för lokps — per telefon.

På bansträcka med automatisk linjeblockering skall tsm och lokps utöver S1 delges order, när fristående försignal till blocksignal är felaktig (§ 71:3), eller när linjeblockeringen tagits ur bruk (§ 71:6).

Till punkt c 2. Vid vut för avkoppling från tåg eller annan bdisp efter tåg måste tps ges S10 (om order ej finns i tdt), ty tåget får då ej backa.

S10, som ges till tps vid vut för avkoppling från tåg, skall i avd »Annat besked» kompletteras med uppgift om platsen för avkopplingen.

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

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

Till § 29: 6
Anmälan
om avslutad
bdisp

Tsm anmälan skall inledas med orden: »Anmälan om avslutad bdisp».

Anmälan får lämnas muntligt (t ex per telefon) och bör i fråga om vut och A-fordonsfärd om möjligt lämnas till tkl på den gränsstation, till vilken vut (A-fordonet) införts. Anmälan skall skrivas ned på S1 av tsm och tkl. När S1 enl mom 2 ej behövs, skall tsm anteckna anmälan i anteckningsbok och tkl i tamboken.

Om gränsstation för bdispsträcka skall lämnas obebakad — oavsett om tågrörelse skall förekomma eller ej under den tid stationen

är obehållen — skall tkl flytta över uppgift om hinderanmälan till den bevakade station, som i stället kommer att begränsa den bansträcka, där hindret finns. Bansträckan med hinderanmälan blir då alltså längre än bdispssträckan enl S1.

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

Till anm. När undantaget gäller, ansvarar tsm, som anmält bdisp avslutad, för att det är klart för tågs gång förbi dpl och att K16-nickeln ej används, förrän ny bdisp anordnats och han fått medgivande av tkl på en av gränsstationerna. K16-nickeln skall återlämnas snarast.

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

Även när endast en bdisp finns på bdispssträckan kan huvudtsm behöva utses, nämligen om sträckan för hinderanmälan blir längre än bdispssträckan och det därvid på *sträckan för hinderanmälan* kommer att finnas flera bdisp.

Till § 29: 7
Flera bdisp
på samma
sträcka

Till punkt a 1. I fråga om bdisp, som skall äga rum bestämd dag enl tdtboken, skall åtgärderna enl denna punkt vidtagas av tkl på den gränsstation, där tsm skall meddelas, att bdisp får börja.

På gränsstationerna skall namnet på huvudtsm antecknas i tamboken, för att tkl i denna skall kunna se, vem som får anmäla, att alla bdisp avslutats.

Till avd c. Kan tsm ej få kontakt med huvudtsm får anmälan förmedlas av tkl på en av bdispssträckans gränsstationer. Härvid får anteckning ej göras på tkl exemplar av S1 eller — i fråga om bdisp enl tdtboken — i tamboken.

B. Vagnuttagning

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

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

Tsm skall i tillämpliga delar iaktta de föreskrifter i SJF 010.3, som gäller för växlingsledare.

Om hjälpbehövande motorvagn med resande skall framföras av hjälpfordon, som har annat slags koppel, måste övergångskopplet ha tryckluftledning.

Till § 29: 9
Resande

Till § 29: 10
Tsm åliggan-
den, förarens
kontroll-
åtgärder
m m

Till andra stycket. Det skall anges på S1, om föraren skall vara tsm eller ej.

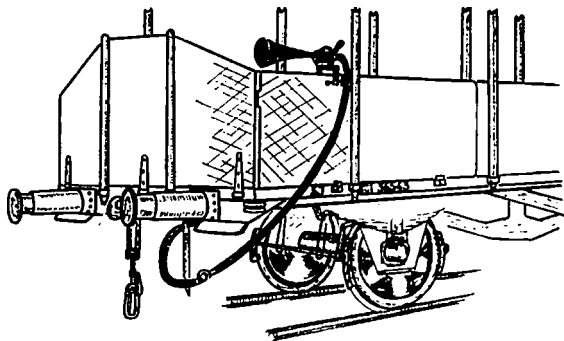
Intel hindrar att biträde är tsm vid vut, även om vut består av flera fordon.

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

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

Godkänd vagnförstängare har förrädsnummer 72 74 250. Vagnförstängare låses med vanligt hänglås.

Till punkt 1. Signal- och bromsapparat visas i nedanstående bild.



Till punkt 2. Redan innan fordonen förs ut, måste tsm försäkra sig om att bromsvikten blir tillräcklig, när fordonen skall föras in (tex efter lastning). Om bromsvikten är otillräcklig, kan tsm koppla till bromsvagnar eller muntligt beordra hastighetsnedsättning. När vut framförs med handkraft, måste dock bromsvikt alltid finnas för hastigheten 55 km/tim.

Till punkt 4. Eftersom vut för avkoppling från tåg börjar först vid avkopplingstillfället, är tsm ej skyldig se till att bromsprov utförs, när fordonen går ut med tåget. De vanliga föreskrifterna för tåg gäller då.

Till punkt 6. Tsm skall ha fått tkl medgivande vid varje tillfälle, ty särskilda föreskrifter kan gälla på stationen för växling, och dessa skall tillämpas även när fordon i vut flyttas mellan olika spår. Här avses flyttning av fordon under den tid vut pågår,

d v s från det att vut börjar på begynnelseplatsen, till dess den stannar på slutplatsen. Vad som ligger därutaför — hopväxling av fordonen innan vut börjar och isärväxling av fordonen efter vut slut — hänförs till växling och regleras bl a av SJF 010.3 och § 35.

Till punkt 7. Tsm skall åka på det främsta fordonets främre ände. Kan han ej utan fara göra detta, skall han vistas på annan plats på detta fordon och därvid se till, att han vid behov får hjälp att hålla utkik och signalera.

Om vut bromsas med tryckluft, kan tsm ge »tåg kommer» eller bromsa med hjälp av signal- och bromsapparat, vars luftslang ansluts till tryckluftledningen på det främsta fordonets främre ände.

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

Till punkt 8. Om fordonen står i lutning, kan det vara nödvändigt, att lossningen av tryckluftbromsen och tillsättningen av handbromsen utförs för ett fordon i sänder.

I bilaga 2 finns särskilda föreskrifter om sth för vut, som består av vissa fordon, t ex plogrälsbuss.

Till § 29: 11
Sth vid vut

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

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

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

Till § 29: 12
Väggkors-
ningar

För en vägkorsning med manuella bommar gäller följande.

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

Det normala förfaringsättet är, att föraren skall stanna vut framför korsningen, utan att han får signal härtill. Åker tsm men ej föraren på det främsta fordonet, skall tsm stoppa vut. Sedan vut stannat, skall tsm stänga bommarna över vägen och ge vut signal att gå över korsningen. Manövreras bommarna på längre avstånd från korsningen än 100 m, får tsm i stället ordna bevakning enl

§ 26: 1. Detta skall han göra även när bommarna ej fungerar. Vad nu sagts hindrar ej, att en tsm i förväg kommer överens med vägvakt eller tkl, att denne skall hålla bommarna stängda, när vut kommer till korsningen. Förare och tsm får dock ej utan vidare lita på att bommarna är fällda, när vut kommer dit.

Till § 29: 13
Infart på
station

Föreskrifterna för infart på gränsstationen för bdispsträckan gäller även om stationen enl tsm uppgift skall vara obevakad vid vut ankomst. Stationen kan nämligen trots uppgiften vara bevakad. Måste vut föras in till annan dpl än den som angetts på S1, skall berörda tkl i förväg underrättas.

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

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

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

På vissa stationer kan det vara nödvändigt, att infartssignalen visar »kör» antingen för att dvärgsignal skall kunna visa signalbild enl fig 5 b eller c eller för att vägskyddsanläggning skall kunna fungera automatiskt. I sådana fall är det intet som hindrar, att infartssignalen ställs till »kör» för vut. Observera dock att »kör» från infartssignal ej utgör något besked, att vut får föras förbi stationsgränsen.

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

C. A-fordonsfärd

Till § 29: 16
Hastighet

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

Till § 29: 18
Infart på
station m m

Måste A-fordon föras in till annan dpl än den som angetts på S1, skall berörda tkl i förväg underrättas.

Till § 29: 19
Uppställning
av A-fordon

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

D. A-arbete

Sker A-arbete i omedelbar anslutning till A-fordonsfärd eller vut, får tsm för A-fordonsfärden (vut) vara tsm även för A-arbetet under förutsättning att detta börjar och slutar, medan tsm befinner sig på arbetsplatsen. Särskild S1 för A-arbetet behövs inte i dylika fall, men på S1 för A-fordonsfärden (vut) skall i anmärkningskolumnen anges: »A-arbete äger rum i anslutning till A-fordonsfärden (vut)».

Till § 29: 22
Tsm

Om vut äger rum samtidigt med storlagsarbete, måste särskild bdisp begäras för vut. Härvid skall huvudtsm utses. Han skall således svara såväl för de A-arbeten och småfordonsfärder, vilka ingår i storlagsarbetet, som för vut.

Till § 29: 23
Storlags-
arbeten**Till § 30****Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår vid arbeten på eller invid kontaktledningen utan samband med bdisp**

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

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

Behövs skydd för personalen med hänsyn till tågfordon och småfordon gäller dessutom § 32 och — på bevakad station — § 31.

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

Till § 30:1
Begäran om
frånkoppling

Anmälan skall inledas med orden: »Anmälan om tillkoppling av kontaktledningen.»

Till § 30:5
Anmälan om
tillkoppling

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

Till § 31

Arbete eller ofarbart spår på bevakad station

Till § 31:1
Arbete på be-
vakad station

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

Till § 31:2
Ofarbart spår
på bevakad
station

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

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

Detta moment tillämpas även, när spår måste vara avstängt p ga arbete på fordon. Härvid gäller dock följande kompletterande anvisningar:

1. I följande fall behöver spåret ej avstängas enligt säo § 31:2
 - a) vid arbete på tryckluftsladdat tåg, som fastbromsats enligt SJF 112,
 - b) vid arbete, där personalen befinner sig helt utanför rälererna och ej intill kaj, vägg e. d. Vid behov (t ex dålig sikt) bör dock den som utför arbetet själv lägga ut bromsskor eller bromssläde på båda sidor om fordonet.
2. För sidospår på reparationsplatser, på verkstadsområden, i skötselhallar och liknande skall finnas lokala föreskrifter, som anger hur personalen skall skyddas. Skyddet kan utgöras av t ex låst skyddsväxel eller låst spårspärr.
3. För visst eller vissa *sidospår* på större stationer, rangerbangårdar, industriområden och liknande får stc i säpl medge
 - a) att annan tjänstehavare än tkl får ombesörja att spåret stängs av med bansignaltavlor och att berörd personal underrättas,
 - b) att bansignaltavlor inte behöver sättas upp och underrättelser till berörd personal inte erfordras, om arbetsplatsen i stället skyddas av bevakare.

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

Till § 32

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

Vad som i denna paragraf sägs om ledare för arbetslag gäller i tillämpliga delar även den som ensam utför arbete utan att tillhöra arbetslag.

A. Arbeten, som kräver avstängning av spår

Exempel på sådana besvärliga förhållanden, som här avses, är när sikten är dålig, när bullrande maskin eller bullrande redskap används, när utrymmet utanför spåret är begränsat, såsom i tunnlar, snögallerier eller bergskärningar eller på broar.

Till § 32: 1
Avstängning
av spår

Vad här sagts om arbeten under besvärliga förhållanden hindrar ej, att även andra arbeten kan hänföras till A-arbete eller sådant arbete som avses i § 31: 2.

Vid bedömning huruvida bevakning kan ordnas till skydd för den arbetande personalen i stället för avstängning av spår, måste särskild hänsyn tagas till siktförhållandena och möjligheterna att efter varning från bevakare snabbt kunna utrymma arbetsplatsen.

För visst arbete på linjen kan bdisp och bevakning kombineras. Arbetet kan t ex ordnas som A-arbete efter visst tåg men börja redan före detta, varvid bevakning ordnas, innan tåget passerar arbetsplatsen och därefter drages in, när bdisp börjat.

Särskilda förhållanden kan motivera, att viss bevakning ordnas även när arbete skall ske på spår, som är avstängt för tågrörelse. Detta är t ex fallet, om fordon kan komma på bredvidliggande spår och det är risk för att personalen ej observerar detta i tid. Vid arbeten av detta slag, kan det ibland vara lämpligt, att med avstängningsbockar eller rep med reflexbrickor markera det område, inom vilket personalen utan risk kan röra sig. I vilken utsträckning sådana anordningar kan ersätta bevakning för rörelser på ej avstängt spår måste dock avgöras från fall till fall.

Till anm. Vid arbeten av detta slag får avstängning av spår under inga förhållanden utbytas mot bevakning.

B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår

Till § 32: 2
Anmälan om
arbete på
linjen

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

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

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

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

Den bevakning, som enl mom 4 normalt skall ordnas till skydd för den arbetande personalen, utgör det reella skyddet. De underrättelser om extra anordningar och rubbningar, som lämnas av tkl vid anmälan om arbete, medför däremot ej under alla förhållanden ett fullt effektivt skydd, eftersom det i praktiken ej är möjligt att underrätta om *alla* de anordningar och rubbningar, som kan innebära fara. Förhållandena kan ändras snabbt och extra anordningar kan med kort varsel behöva vidtagas, sedan underrättelsen lämnats. Är *bevakning ej ordnad måste den arbetande personalen vara synnerligen uppmärksam på rörelser på spåret.*

Se i övrigt sök § 34: 1—2.

Till § 32: 3
Anmälan om
arbete på
bevakad
station

Behövs underrättelser om extra anordningar och rubbningar skall tkl anteckna detta i tklboken.

Till anm 1. Eftersom tkl i detta fall svarar för den säkerhetsmässiga delen av arbetet, behöver ej någon i arbetslaget vara examinerad enl säo, bilaga 6. Såväl arbetet som tkl egenskap av ledare för arbetslaget skall antecknas i tklboken.

Till § 32: 4
Bevakning
m m vid
arbete på
linjen eller på
bevakad
station

Om det vid arbete på bevakad station är tveksamt, vem som skall bedöma, om bevakning är obehövlig, skall samråd äga rum mellan uoc och stc. Samråd kan bli nödvändigt även när det gäller att bestämma, hur skyddet skall vara ordnat.

När det gäller skyddet för arbetande personal måste liksom alltid i säkerhetstjänst, säkerheten vara det primära.

Det bör observeras, att sådant arbete, som avses i mom 1, andra stycket (arbete under besvärliga förhållanden, men som ej bedöms kräva avstängning av spår) *alltid* fordrar bevakning. Bedömningen i detta fall gäller således endast frågan om *hur* bevakningen skall ordnas för att ge ett fullt tillfredsställande skydd.

När det gäller att bedöma, om *bevakning för visst arbete behövs eller ej*, bör hänsyn tagas till bl a följande faktorer, som alla

kan inverka på personalens möjligheter att observera ett tågs ankomst

- 1) siktförhållanden,
- 2) arbetsställning,
- 3) den koncentration, som arbetet kräver.

Begreppet »farlig närhet av spår» anses omfatta varje arbete inom ett avstånd av 2,20 meter från närmaste räl. Vid arbeten med stora lag bör principen vara att den som ej har anledning att arbeta inom farozonen, ansvarar för sig själv och att den som måste arbeta inom densamma får en effektiv bevakning.

Vid bedömningen om lämpligt skydd för den arbetande personalen vid arbete på bevakad station bör hänsyn främst tagas till att personalen skyddas mot tågrörelser. Växling behöver i princip ej fordra bevakning med hänsyn till de föreskrifter om sth och uppsikt, som gäller vid växling. Sådan växling, som anses innebära särskild fara för den arbetande personalen, t ex skjutsning i farlig närhet av plats, där arbete pågår, kan dock kräva bevakning.

Bevakningen skall i princip ordnas så,
att personal, maskiner och redskap kan utrymmas snabbt, dock utan panikartad brådska,
att tidsmellanrummet mellan fullbordad utrymning och tågs ankomst till arbetsplatsen är minst 10 sekunder.

Till § 32:5

Meloder och medel för varning kan vara
akustiska: larmapparat (härvid rekommenderas en siren, som drivs med ström från ett elektriskt batteri, förrådsnr 72 01 900), signalhorn, tillrop (t ex med hjälp av megafon),

visuella: bevakares arm, lykta,

central avstängning av krafttillförsel till maskin eller redskap, beröring.

Följande varningssignaler ges av bevakare:

»Utrymning»:

med siren eller signalhorn: upprepade korta signaler,

med arm (dagsignal) eller vitt sken från lykta (nattsignal): armen och lyktan förs i en halvcirkel utåt-uppåt-nedåt upprepade gånger.

»Försiktighet, fordon på bredvidliggande spår»:

med siren eller signalhorn: en lång signal,

med arm (dagsignal) eller vitt sken från lykta (nattsignal): armen och lyktan förs i en liten cirkel över huvudet.

Vilket varningsmedel, som skall användas, beror på möjligheten att uppfatta detsamma. Som exempel kan nämnas följande.

Akustisk varning är i regel ej lämplig, när bullrande maskin eller redskap används.

Visuell varning bör användas endast mellan ytter- och innerbevakare och endast när akustisk varning ej kan uppfattas tillfredsställande.

Ifråga om central avstängning av krafttillförseln till maskin eller redskap gäller följande. Endast sådan anordning, som direkt bryter själva drivströmmen (krafttillförseln) — exempelvis vid Vibromaskiner — får användas. System, som bygger på principen att en kontrollströmkrets bryts eller sluts, anses på grund av risken för bli kabelbrott ej ge samma säkerhet och får därför ej användas.

Varning genom beröring kan vara nödvändig, när bullrande maskin eller redskap används och central avstängning av krafttillförseln ej är möjlig.

När avstånd, arbetets art, maskin- eller redskapstyp så medger, är larmapparat eller central avstängning av krafttillförseln att föredra av följande orsaker:

- 1) kortare tid för att varna,
- 2) bevakarens arbete underlättas,
- 3) genom att bevakaren ej behöver uppehålla sig vid själva arbetsplatsen, har han i regel bättre möjlighet att höra ett tåg.

Bevakningen kan bestå av

en eller flera bevakare endast vid arbetsplatsen för varning av den arbetande personalen (innerbevakare) eller

dels en eller flera bevakare vid arbetsplatsen, dels en eller flera bevakare, placerade längre bort från arbetsplatsen (ytterbevakare) med uppgift att varna innerbevakare.

Vid bedömningen av *hur många bevakare som erfordras* skall hänsyn tagas till bl a

siktförhållanden (även rådande väderleksförhållanden skall beaktas),

banans sth,

arbetsstyrkans spridning,

buller från maskin eller redskap eller från fordon på bredvidliggande spår e d,

behövlig tid för att föra undan maskiner och redskap,

varningsmedel, som används.

Som exempel kan nämnas följande.

När bullrande maskin eller redskap används och personalen måste varnas genom beröring, kan flera innerbevakare behövas för ett tämligen litet arbetslag.

När sådana bullrande maskiner eller redskap används, som medger att krafttillförseln till de olika enheterna kan stängas av centralt, kan det vara tillräckligt med *en* innerbevakare för ett större arbetslag. Härvid måste dock klargöras för personalen, att utebliven krafttillförsel utgör varning.

Följande tabell visar hur långt tåg med olika hastigheter hinner under olika tidsperioder.

Hastighet (km/tim)	Meter per						
	1 sek	10 sek	20 sek	30 sek	40 sek	50 sek	60 sek
130	36,0	360	720	1 080	1 440	1 800	2 160
120	33,3	333	667	1 000	1 333	1 667	2 000
110	30,6	306	611	917	1 222	1 528	1 833
100	27,8	278	556	833	1 111	1 389	1 667
90	25,0	250	500	750	1 000	1 250	1 500
80	22,2	222	444	667	889	1 111	1 333
70	19,4	194	389	583	778	972	1 167
60	16,7	167	333	500	667	833	1 000
50	13,9	139	278	417	556	694	833
40	11,1	111	222	333	444	556	667

Den som utses till bevakare skall ha god syn och hörsel. Han be- Till § 32:6
höver ej vara examinerad i säo.

Uppdraget fordrar oavslätlig uppmärksamhet. Om så är möjligt, bör därför bevakare efter viss tid få avlösning.

Bevakare skall i möjligaste mån bära varningsväst (förrädsnummer 65 94 820).

I den instruktion, som ledare för arbetslag skall ge bevakare, Till § 32:7
skall ingå:

1) att bevakaren ej får ägna sig åt något som kan avleda uppmärksamheten,

2) att utkik på dubbelspår skall hållas åt båda hållen, eftersom enkelspårsdrift och vut kan anordnas,

3) att utkik skall hållas även efter fordon på bredvidliggande spår,

4) att bevakaren får avlägsna sig först efter tillstånd av ledaren för arbetslaget, som då skall utse annan bevakare,

5) att bevakare vid försämrade siktförhållanden, t ex på grund av dimma, snöyra, kraftigt regn eller tät rök, vid behov skall låta utrymna spåret och därefter kontakta ledaren för arbetslaget (arbetet måste under sådana förhållanden antingen avbrytas eller fortsättas först sedan spåret avstängts),

- 6) tid för bevakningens början och slut,
- 7) var bevakare skall vara placerad,
- 8) hur arbetslaget skall varnas,
- 9) hur sambandet mellan olika bevakare skall ordnas (t ex att innerbevakare, som uppfattat signal från ytterbevakare, skall bekräfta detta genom signalen »klart»),
- 10) de uppgifter, som lokala förhållanden o d ytterligare kan kräva.

Arbetsledarens skyldigheter enl detta mom och uppgift om vad instruktionen till bevakare skall omfatta, finns angivna i en minneslista, bl 671.14.

Till § 32:8

Det bör observeras att de signaler, som ges från tåg och vut med anledning av detta lystringsmärke, ej får ersätta den bevakning, som är föreskriven. Signaleringen är endast ett komplement till denna.

Lystringsmärket skall som regel placeras på det avstånd framför bevakarens — i förekommande fall ytterbevakarens — uppehållsplats, som erhålls i meter, när banans sth — uttryckt i km/tim — multipliceras med 6, d v s vid sth 90 km/tim $6 \times 90 = 540$ m framför bevakaren (ytterbevakaren). Kortare avstånd — dock minst motsvarande $4 \times$ sth — får användas, om ledaren för arbetslaget anser detta lämpligt med hänsyn till att de lokala förhållandena (kurvor i bergskärning, kuperad terräng e d) kan göra signalen »tåg kommer» mindre hörbar. Om arbetsplatsen under ett arbetspass flyttas kortare sträcka, behöver lystringsmärke ej flyttas, om avståndet från arbetsplatsen till märket ej vid något tillfälle är kortare än $4 \times$ sth.

Med undantag för kortare uppehåll i arbetet, t ex i samband med måltidsrast, får lystringsmärke sitta uppe endast under tid, då arbete pågår. Ledaren för arbetslaget svarar för att märket sätts upp och tages ned.

Till § 33

B- och C-fordonsfärder

A. Gemensamma föreskrifter

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

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

Till § 33: 1
Planering av
B- eller C-fordonsfärd

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

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

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

Till § 33: 2
Anmälan om
B- eller C-fordonsfärd

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

Genom att anmälan lämnas *omedelbart* innan färden börjar på en stationssträcka, kan stationen underrätta om anordningar, som eljest kanske ej skulle komma med.

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

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

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

Se i övrigt sök § 34: 1—2.

Till andra stycket. Dde får lämna medgivande upp till två timmar.

Till § 33: 3
Uppställ-
ning av B-
eller C-for-
don

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

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

B. B-fordonsfärd

Till § 33: 4
Hastighet

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

Till § 33: 7
Möte med
tåg

B-fordonsförare skall själv begära möte hos tkl personligen. Begäran skall inledas med orden: »B-fordonsförare (namn) med begäran om möte med tåg».

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

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

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

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

Tps skall kontrollera mötet på samma sätt som när det är fråga om mötande tåg. Eftersom B-fordon ej påverkar spårledningar, skall order om möte med B-fordon ges även vid bansträcka med linjeblockering.

När B-fordonet kommit in till stationen eller förts undan, skall B-fordonsförarens anmälan inledas med orden: »Anmälan om avslutad B-fordonsfärd».

Till § 34

Underrättelser till personal på linjen

A. Arbetande personal. B- och C-fordonsförare

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

Till § 34:1
Vad arbetande
personal B-
och C-fordons-
förare skall
underrättas om

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

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

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

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

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

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

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

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

Till § 34:2
Särskilda
skyddsåtgärder vid
B- och C-
fordonsfärd

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

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

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

B. Vägvakter m fl

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

Observera att tåg skall benämnas med sitt nummer.

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

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

I fråga om vut, se säok § 29:12.

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

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

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

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

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

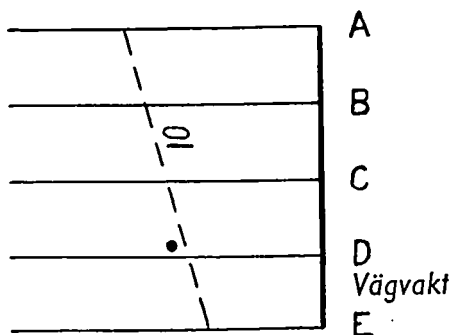
Till § 34:4
Regelbundna
underrät-
telser

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

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

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

Till andra stycket. Se nedanstående exempel



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

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

Till § 34:5
Övriga underrättelser

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

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

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

Vägvakt
på obevakad
station

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

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

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

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

VÄXLING

Till § 35

Växling

A. Gemensamma föreskrifter

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

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

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

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

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

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

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

1) Bevakning enl § 26: 1.

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

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

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

Till § 35:3
Huvudspår
o d

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

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

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

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

B. Växling på bevakad station

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Till punkt 1. Säkerhetsspår anges i säpl.

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

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

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

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

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

C. Växling på lastplats

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

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

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

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

ORDER OM EXTRATÅG, INSTÄLLT TÅG OCH PÅLOK

Till § 36

Order om extratåg och inställt tåg

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

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

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

alla stationer: uppgifterna i tdthuvudet (utom adresserna),

utgångsstationen och den station, som skall ge tps S4: hela S4,

ordergivningsstation: uppgifterna för ordergivningssträckan,

transiteringsstation: uppgifterna för transiteringssträckan,

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

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

S4 (liksom tdt i tdtboken del B) skall innehålla de uppgifter, Tågmöte
som är föreskrivna i str 640, bl a tågmöten. Som framgår av detta
särtryck, anses möte föreligga på en station mellan två tåg i mot-
satt riktning i följande fall:

a) för båda tågen, när dessa går på båda sidor om stationen på
samma enkelspår men i annan ordningsföljd på ena sidan än på den
andra,

b) när båda tågen ej går på båda sidor om stationen på samma
enkelspår: endast för det tåg (01), som skall avgå från stationen
inom en timme efter det att ett annat tåg (02) kommit dit från det
spår, som 01 skall använda (»timregeln»).

Detta klargörs med följande två exempel.

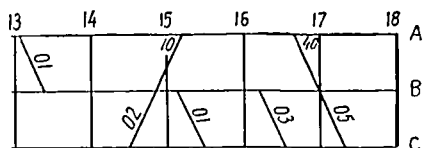


Fig 1
Enkelspår

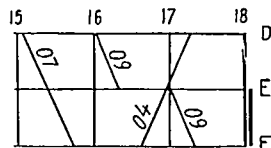


Fig 2
Enkelspår D—E
Dubbelspår E—F

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

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

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

Tågmöte
vid linje-
blockering

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

Detta klargörs med följande exempel (linjeblockering mellan B och E).

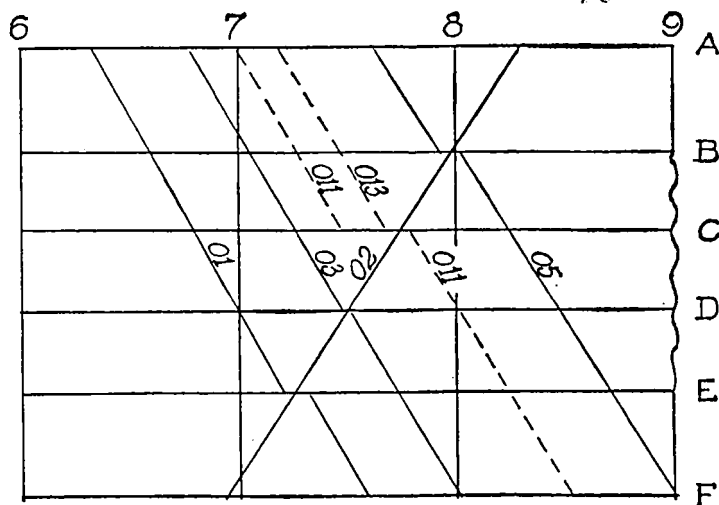


Fig 3

I fig 3 är tågen 011 och 013 extratåg enl S4 och övriga tåg är ordinarie tåg.

I tdt för 02 finns inramat möte med 01 i E och 03 i D, och i B finns utan inramning möte med 03 («kontrollmöte inom timmen») och med 05 (verkligt möte); däremot finns ej möte med 01 i B, eftersom tidsmellanrummet där är mer än en timme. I tdt för 02 finns alltså möte med 03 på två stationer: inramat i D, där tågen skall mötas, och utan inramning i B, där tps på 02 skall kontrollera mötet, när linjeblockeringen är i bruk.

I S4 för 011 anges inramat möte med 02 i C och i anmärkningen anges: »tåg 02 skall möta 011 i B». I anmärkningen på S4 för 013 anges: »tåg 02 skall möta 013 i C, 013 i B». Om linjeblockeringen är i bruk, får tps på 02 order (S9) om möte med 011 och 013 i B; är den ur bruk, får tps på 02 order (S9) om möte med 011 och 013 i C.

Skulle även 05 vara extratåg enl S4, anges i S4 för 05 inramat möte med 02 i B och i anmärkningen anges: »tåg 02 skall möta 05 i B» (eljest framgår det ej, att 02 har verkligt möte med 05 i B).

Till § 36: 2
Kvittering
av S4

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

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

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

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

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

I fråga om kvittering m m på ordergivningsstation av pso-S4 gäller även följande.

I nedanstående exempel ur en grafisk tdt har även ett extratåg, 01, enl pso-S4 lagts in. I tdt för 06 är angivet »och pso» samt »kan inställas». A, D och G är ordergivningsstationer. I det följande berörs endast åtgärderna på ordergivningsstationen D.

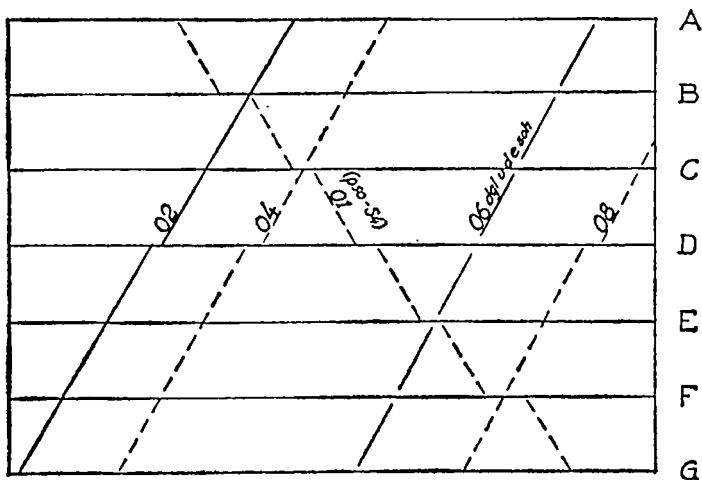


Fig 4

När ordergivningsstationen D erhåller pso-S4 för 01, skall stationen lägga upp S3 för tåget och i denna ange, att 02 ges order om möte med 01 i B och att 04e ges order om möte med 01 i C.

D måste emellertid även komplettera S3 för tågen 06 och 08 med uppgift om att order ges till 01e om 06 gång och inställande resp

08 gång. Om D ej gör detta, kan följden bli— när t ex 01 och 08 anordnas samtidigt — att tps på 01 ej får order om 08 gång.

När en ordergivningsstation erhållit pso-S4 för ett tåg (01), är det lämpligt, att de olika åtgärder, som skall utföras på stationen, vidtages i följande ordning:

- 1) 01 förs snarast in i tklboken, om 01 skall gå viss eller vissa bestämda dagar,
- 2) S3 för 01 läggs upp,
- 3) S3 för andra tåg kompletteras med ordergivning till 01,
- 4) anteckningarna på S3 enl punkterna 2) och 3) ovan kollas av annan tjänsteman än den, som gjort anteckningarna,
- 5) S6 skrivs ut för 01.

För att tl med hjälp av kvittot enl S6 skall kunna kontrollera, att ordergivningen om möten blir riktig, måste de uppgifter, som ordergivningsstationen lämnar på S6, överensstämma med de anteckningar om möten, som ordergivningsstationen gjort på de olika S3. Med andra ord: avdelningarna 3 och 4 på S6 skall utgöra »avskrifter» av motsvarande partier på de olika S3-blanketterna. För att säkerställa detta har ovan angetts, att S6 ej bör skrivas ut, förrän de olika S3 är klara. Om S6 måste skrivas ut och sändas (telefoneras in), innan S3 hunnit kollas, och fel upptäcks vid kollningen av S3, skall givetvis nytt kvitto lämnas eller det gamla (såväl tl som stationens exemplar) ändras.

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

Till § 36: 3
S3 på ordergivningsstation

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

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

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

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

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

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

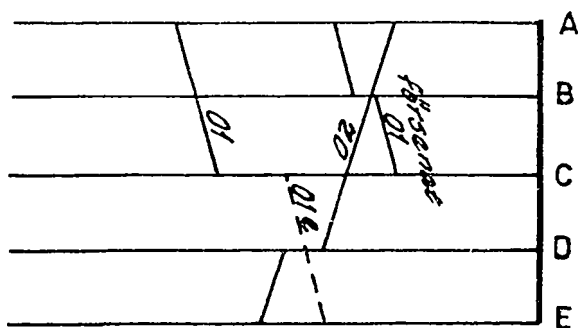
Till § 36: 4
Order om
extratågs-
gång; utfär-
dande och
kvittering

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

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

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

Ett tåg, som går som ordinarie tåg på en sträcka och pso på en annan, får ej anordnas på pso-sträckan, om ett annat tåg kan få möte med tåget (dels det ordinarie, dels extratåget) två gånger. Risk härför föreligger, när extratåget kan avgå från utgångsstationen oberoende av det ordinarie tågets ankomst dit (eller eventuellt till en tidigare station). Avses i nedanstående exempel inte samma tågsätt, får tåg 01e sålunda ej anordnas från C. Skulle tåget anordnas och avgå i rätt tid samtidigt som ordinarie tåg 01 går i försenat läge, får nämligen tåg 02 möte med tåg 01 på två stationer (D och B). Detta kan leda till allvarliga missförstånd.



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

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

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

Till § 36: 5
Order till
tps på
extratåg

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

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

Till § 37

Order om pålok

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

Eftersom återgående pålok räknas till extratåg, trots att S4 ej utfärdas, skall tps på tåg, som skall möta återgående pålok, ges mötesorder (S9). Detta gäller även vid bansträcka med linjeblockering i bruk, och ordern innebär då att mötet skall kontrolleras av tps. På bansträcka med *automatisk* linjeblockering i bruk innebär ordern även att tkl skall ge »avgång» till genomfartståg.

Till § 37: 2
Order till
tps

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

78 b (reservsida)

SJH 010(säok)

TÅGS SAMMANSÄTTNING

Till § 40

Bromsföreskrifter för tåg

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

Föreskrifter om tryckluftbromsar finns i SJF 112.

A. Andra tåg än motorvagnståg till Y

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

Till § 40: 1
Bromsgrupper

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

Till § 40: 2
Behövligt
bromstal m m

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

Uppgift om det föreskrivna bromstalet för ett tåg finns i tågets tdt. Detta har fastställts med hänsyn till tågets sth och det *största* lutningsförhållandet¹⁾ i tågets väg. På de delar, där endast mindre lutningsförhållanden finns, gäller egentligen lägre bromstal. Order (S10) skall dock alltid ges till tps så snart den tillgängliga bromsvikten ej minst motsvarar bromstalet enl tdt. Tåget skall sedan på olika bansträckor hålla högst den hastighet, som det största lutningsförhållandet på bansträckan medger enl bromstalstabellen. Lutningsförhållandena på olika bansträckor framgår av en tabell i tdtboken del A.

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

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

¹⁾ Med «lutningsförhållande» avses den största höjdskillnad i m, som finns mellan två punkter på 1 000 m avstånd från varandra på en bansträcka.

Till § 40: 3
Övriga for-
don

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

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

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

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

Till § 41

Tågs storlek

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

Till § 41: 1
Antal axlar i
andra tåg än
motorvagns-
tåg till Y

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

Till § 42

Skyddsutrymme i loktåg

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

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

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

Tabellen omfattar ej loktåg med större hastighet än 100 km/tim, eftersom alla vagnar, som är avsedda för resande och som enl märkning på vagnarna får framföras med större hastighet än 100 km/tim, d v s i bromsgrupp S, är rammsäkra vagnar.

Till anm 1. Anledningen till att mindre skyddsutrymme än normalt behövs i vagn Bo13 (stålvagn med öppna plattformar), är att den genom sin stålkonstruktion är avsevärt motståndskraftigare än trävagnar.

Till anm 2. Anledningen till denna föreskrift är, att vestibulerna i Bo6 med underlittera är av svagare konstruktion och att de — i motsats till vestibulerna i boggivagnar med bälgar — är inrättade för ståplatser.

Till § 43

Transportvillkor för fordon i andra tåg än motorvagnståg, litt Y

A. Gemensamma föreskrifter

Allmänt

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

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

Till § 43: 3
Axeltryck

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

Till § 43: 4
Konstruktions- och lastprofil

I SJF 451 finns medgivande, att vissa fordon får överskrida konstruktionsprofilen i olika avseenden. Hur medgivande begärs och lämnas för fordon, som överskrider lastprofilen, framgår av SJF 620.

Till § 43: 5
Skadade fordon

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

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

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

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

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

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

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

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

Till § 43: 6
Order om hastighetsnedsättning

Dragfordon

Antalet lok intill varandra måste på vissa bansträckor begränsas med hänsyn till broarnas bärförmåga. Begränsningen gäller även multipelkopplade lok. Det antal axlar, som fastställts av cba, anges i en tabell i tdtboken del A. Antalet verksamma ellok — och därmed antalet uppfällda strömvagnare — intill varandra är begränsat med hänsyn till kontaktledning.

Till § 43: 7
Loks placering i tåg

Till avd c. Det finns särskilda övergångskoppel, som gör det möjligt att koppla motorvagn litt Y (eller släpvagn till sådan) till fordon med vanliga skruvkoppel. Sådana övergångskoppel får dock användas endast i vut och vid växling.

Till § 43: 8
Transport av överksam dragfordon m m

Godsvagnar med vissa laster

Föreskrifter för transport av radioaktiva ämnen finns i SJF 621. Av denna SJF framgår vilka vagnar, som skall förses med varningsetikett nr 6D (bl 633.2, »Radioactive»).

Med »påfyrad eldstad» avses även gasolvärmare, katalytvärmare och liknande apparater för tillfällig uppvärmning.

Till § 43: 9
Definition av brandfarlig vätska, kruttag och skyddsvagn

Föreskrifter för transport av explosiva varor finns i SJF 621. Med hänsyn till att lokps ej tilldelas SJF 621, lämnas i det följande en redogörelse för de viktigaste föreskrifterna och främst sådana, som en övervakningsman bör känna till.

Till § 43: 10
Explosiv vara

Det finns fem transportklasser: A, B, C, D och E. De varor, som tillhör de olika klasserna, framgår av en förteckning i SJF 621.

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

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

Varorna får transporteras i alla tåg. En av tps eller annan tjänsteman skall av tkl beordras att övervaka vagnarna med explosiv vara av transportklass B och D. Denne skall av stationär personal informeras om vagnarnas plats i tåget. Frakthandlingarna skall läggas in i särskilt kuvert, som lämnas till övervakningsmannen. Detta är tillräckligt som beordring, när det är fråga om styckegodssändning. Saknas frakthandlingar eller är det fråga om vagnslastsändning skall övervakningsman däremot beordras på S11. Vad övervakningen omfattar är angivet på nämnda kuvert.

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

Varor av *transportklass C* — såväl stycke- som vagnslastgods — befordras som regel i kruttåg.

På vissa linjer får emellertid varor av transportklass C under vissa förutsättningar befordras även i tåg, som ej är kruttåg och som framförs av lok.

På vissa linjer får varor av transportklass C befordras även i motorvagnståg. Resande får ej följa med tåget. Den explosiva varan, som får väga högst 200 kg, skall placeras i slutna släpvagn med låsta dörrar.

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

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

För beordringen av övervakningsman gäller vad ovan sagts om transportklass B och D. Beordringen skall dock göras på S11 även när det är fråga om styckegods av transportklass C.

Övervakningsmannen skall ha omedelbar tillgång till brandsläckare, om vara av transportklass C medförs. Finns ej brandsläckare i det fordon, i vilket övervakningsmannen färdas, skall tkl på tågets utgångsstation överlämna särskild brandsläckare till övervakningsmannen. Denne skall återlämna den till tkl vid den sista lossningsplatsen, och tkl skall genast återsända den till hemstationen som ilgods. Anvisningar om hur brandsläckaren skall användas medföljer apparaten. Övervakningsmannen skall ta del av dessa före tågets avgång.

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

Som gasvagnar betraktas cisternvagnar, avsedda för kondenserade och djupkylda gaser enl SJF 621, t ex gasol (butan och propan), etylenoxid, ammoniak, klor och svaveldioxid resp djupkyld oxygen (syre). För att utmärka gasvagnar förses vagnarna successivt med ett orangegult band runt cisternen.

Till § 43:11
Lastad
gasvagn

Enl mom 9 får tom eller lastad gasvagn ej finnas i kruttåg och lastad gasvagn får ej vara skyddsvagn.

Föreskrifter om uppställning av och växling med gasvagnar finns i SJF 010.3.

Till de farligare giftiga gaserna räknas klor. Anvisningar för skydd mot klorskador, när läckage uppstått på cistern, finns i SJF 010.3 och SJF 016.

Föreskrifter för transport av brandfarlig vätska finns i SJF 621. För brandfarlig vätska gäller bl a följande.

Till § 43:12
Brandfarlig
vätska

Enl mom 9 får brandfarlig vätska ej finnas i kruttåg, och vagn, som medför brandfarlig vätska, får ej vara skyddsvagn.

Vagnsgrupp med brandfarlig vätska behöver ej — som fallet är med explosiv vara av transportklass C och lastad gasvagn — alltid ha tre skyddsvagnar före och tre efter. En vagn med brandfarlig vätska får alltså även placeras intill lok eller sist i tåg.

Vagn med brandfarlig vätska får ej medföra annat lätt antändbart gods, påfyrad eldstad eller resande. Den skall på båda sidor vara märkt med varningsetikett nr 2 (bl 633.5, Flamma). Av SJF 621 framgår vilka brandfarliga vätskor, som skall utmärkas på detta sätt. Hit hör bl a bensen, etyleter, koldisulfid (kolsvavla), vissa lacker och lackfärger.

Vad som räknas till annat lätt antändbart gods framgår av SJF 621.

Till § 43:13
Annat lätt antändbart gods
än brandfarlig vätska

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

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

Med långt och tungt gods avses gods, som kan förskjutas i vagnens längdriktning med sådan kraft, att avsevärd skada kan

Till § 43:14
Långt och tungt gods

uppstå på vagnen intill. Sådan risk anses inte föreligga, om lasten ligger helt innanför och nedanför uppställda gavellämmar. Med hänsyn till sin volymvikt och ytfriktion behöver trävaror i allmänhet inte hänföras till »långt och tungt gods», även om lasten är högre än gavellämmarna.

B. Normalspår

Godsvagnar

Till § 43: 16
ABC-märkning på normalspåriga godsvagnar

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

På flertalet svenska godsvagnar med ABC-märkning finns till vänster om rad, som ej är betecknad med S eller SS, antingen hastighetsmärkning eller Δ -märkning. På övriga svenska och på utländska godsvagnar saknas sådan märkning, och då gäller enl såo 70 km/tim. För vagnar med beteckningen RIV gäller dock sth 80 km/tim (om inte vagnen får framföras med högre sth enl ABC-märkningen).

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

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

Att en Δ -märkt vagn får gå med större hastighet i lokalgodståg än i övriga godståg beror på att lokalgodstågen gör uppehåll på de flesta stationerna.

Att sth för Δ -märkta vagnar i tex normalgodståg varierar med dragfordonet beror på att ellok i motsats till övriga lok kan hålla hög hastighet även i stigningar.

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

Med hjulbas menas avståndet mellan ett fordons yttersta axlar.

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

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

Till § 44

Tågs bemanning

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

Till § 44:1
Tbfh

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

Till § 44:2
Förare och
dennes plats

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

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

Ddc beslutar, om biträde skall finnas eller ej. Beslutet grundas på regler, som utfärdas av cda. Anges ej »biträde» i tdt, skall tåget i säkerhetshänseende betraktas som om det framfördes med enbemannat dragfordon, även om biträde av turlisttekniska skäl medföljer på dragfordonet. Sådant biträde skall alltså ej delges S-order.

Till § 44:3
Biträde.
Säkerhets-
grepp

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

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

Till § 44:4
Rätt att färdas
på dragfordon
m m

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

Medgivande lämnas på bl 651.18 eller på stående fribiljett — förutom av cda — av ddc. I brådslande fall kan medgivande lämnas muntligt, tex till tkl, som då skall vidarebefordra medgivandet till föraren.

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

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

Till § 45

Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov

A. Andra tåg än motorvagnståg litt Y

Till § 45:1
Tågs iord-
ningställande

Tkl torde observera, att dessa åtgärder åvilas tkl, om intet angetts i säpl.

Som framgår av SJF 010.3, skall växlingsledaren se till att tåg sätts samman enl föreskrifterna i säo § 39—43, transport- och normalplaner etc.

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

Till § 45:2
Vagnsyning

Med godståg avses godsexpressståg, normalgodståg och lokalgodståg.

Vagnsyningen avser bedömning av vagnars trafikduglighet och får utföras endast av personal med utbildning som vagnsynare.

Vagnsyningen görs på de stationer, som framgår av tdtboken del A och på det sätt, som föreskrivs i SJF 402.

Person-, post- och resgodsvagnar i express-, snäll- och persontåg avsynas enl särskilda föreskrifter, utfärdade av cda. Dessa innebär bl a, att vagnarna skall erhålla en mindre avsyning efter ca 600 km tillryggalagd sträcka och en mer omfattande avsyning efter ytterligare ca 600 km samt dessutom — oavsett tillryggalagd sträcka — översyn en gång per månad. Var och när avsyning och översyn skall göras, framgår av normalplanen (omloppsplanen).

Föreskrifter om avsyning m m av dragfordon finns i SJF 455D.

Till avd b. Körsträckorna mellan avsyningarna bör göras ungefär lika långa.

Det är av vikt, att tågen får tillräckligt långa uppehåll för sy-ningsarbetet. För ett 60-vagnars tåg bör, om vagnsyningen utförs av två man, uppehållstiden ej understiga 20 min. För tåg, som regelbundet medför färre vagnar, kan tiden reduceras i proportion till antalet vagnar.

Till § 45:3
Bromsprov

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

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

Till § 45:4
Kontrollät-
gärder för
tåg med sär-
skild tbfh

Till punkt 5. Tbfh har fullgjort sin kontroll, när han fått meddelande från den personal, som gjort vagnsyningen.

Till sista stycket. Som framgår av blanketten, skall tbfh lämna föraren uppgift även om sådana fordon i tåget, som kan kräva särskild försiktighet (t ex vagnar, som överskrider lastprofilen och stångkopplade vagnar). Dessutom skall anges när tåget medför överksamt lok, placerat på annan plats än närmast efter dragande lok, när G-broms används i tåg av bromsgrupp P eller när mer än $\frac{1}{3}$ av bromsvikten kommer från bromsar, som ej är gradvis lossbara. Följande enkammarbromsar är ej gradvis lossbara: Knorr, Knorr-EG, Knorr-EP, New York, Westinghouse och Westinghouse Lu.

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

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

Till § 45:5
Kontrollät-
gärder för tåg
utan särskild
tbfh

I fråga om uppgifter på bl 670.17 gäller vad ovan sagts till mom 4.

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

Till § 45:6
Föräres kon-
troll

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

Till punkt 5. I tåg med särskild tbfh meddelar bromsprovare till tbfh och förare, att provet utförts. I tåg utan särskild tbfh lämnas meddelandet till tkl (eller annan stationstjänsteman) och förare.

I båda fallen lämnas meddelandet till föraren muntligt (t ex i högtalare) eller genom »klart» eller genom »bromsprovet klart» på bromsprovssignal. När förare fått sådant meddelande, har han fullgjort sin kontrollskyldighet.

—

—

—

—