

ALLMÄNT OM SÄKERHETSTJÄNSTEN PÅ DRIFTPLOTS

Till § 47

Arbetsfördelning, organisation och inspektion m m på driftplats

Befarar tkl, att han ej ensam kan bemästra en svår situation, tex vid tåggrubbnig, bör han genast tillkalla stf, oavsett tiden på dygnet. Stf avgör, om han skall överta tågklareringen eller endast hjälpa tkl. Kan stf ej anträffas genast, bör om möjligt annan tklutbildad tjänsteman tillkallas.

Till § 47: 1
Rätt att utföra säkerhetsåtgärd på station

Tjänstgöringstur som tklbiträde anges i säpl.

Även om tklbiträde finns, skall tkl själv i största möjliga utsträckning utföra säkerhetsåtgärderna. Ett gott samarbete fordras mellan tkl och tklbiträde. Eftersom tklbiträde ej säkert känner till alla rubbningar, måste han fråga tkl om tågmötesändringar, tågföljdsändringar och tågförseningar, innan han lämnar underrättelser till personal på linjen. Vidare måste tklbiträde informera tkl om de säkerhetsåtgärder, som han utfört. Tkl skall övervaka de säkerhetsåtgärder, som han ej utför själv, alltså även tklbitrådets arbete.

Vissa åtgärder får enl såo vidtagas endast av tkl personligen och alltså ej av tklbiträde. Detta gäller först och främst att lämna medgivanden och dessutom bl a

att bevilja bdisp,

att bevilja fränkoppling av kontaktledningen,

att bevilja B-fordonsförare möte med tåg,

att underteckna S-order,

att ge muntliga order till tps,

att manövrera anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågvägsålsning,

att inneha nyckel till tågvägsåls eller tågvägsspärr,

att ge order att ställa huvudsignal till »kör» (om ti ej medgett annat),

att lämna klart-, då-klart- eller in-anmälan, om tkl ej gett order härom i varje särskilt fall.

All stationspersonal måste observera, att ingen annan än tkl eller tklbiträde får utföra säkerhetsåtgärd, som åligger tkl, om denne ej gett order härom i varje särskilt fall. Detta gäller även tjänsteman, som får tjänstgöra tkl på stationen men ej gör det vid det aktuella tillfället. Detta hindrar dock ej, att en tjänsteman utan order av tkl tar emot tam eller en uttelefonerad S-order, tex S4 eller S5, ty detta anses ej vara att utföra en säkerhetsåtgärd.

Till § 47: 2
Böcker, pär-
mar m m på
station

I tkl orderpärm skall förvaras de order och skrivelser m m, som gäller tkl löpande tjänst. Orderpärm (bl 674.1) är indelad i tre avdelningar, den första för säkerhetsorder, den andra för övriga order och skrivelser om tkl-tjänsten, den tredje för vko. Intet hindrar, att annan pärm med samma indelning används och ej heller att säkerhetsordena fördelas på en »långtidsavdelning» och en »dygn-avdelning».

I S-pärmen skall förvaras:

- 1) ifylld säpl,
- 2) några ex av S13 och dessutom övriga handlingar för hjälpberedskapen enl str 116,
- 3) på station vid elektrifierad bansträcka: ifylld blankett »Instruktion för nödfrånkoppling av kontaktledning / Anvisningar för kontaktledningsnätet»,
- 4) på ordergivningsstation: ifyllda S3 (på större ordergivningsstation får dock S3 förvaras på annat sätt),
- 5) de sektionsorder och skrivelser från ti, som gäller säkerhetstjänsten,
- 6) eventuella säkerhetsorder utfärdade av stf,
- 7) ett ex av S4 för varje extratåg pso.

Till § 47: 3
Säpl

I säpl anges bl a hur stationspersonal i säkerhetstjänst skall delges order om säkerhetstjänsten.

På mindre stationer kan personalen lämpligen ta del av tkl-boken och sätta sina signaturer i denna.

På större stationer kan order till växlingsledare, ställverksvakter m fl ges genom dagorder. I säpl skall anges att denna personal är skyldig ta del av dagordern vid inträde i tjänst. Kvitto behövs då ej. Tillägg till dagordern skall däremot kvitteras, om ordern ej är så brådskande, att den lämnas per telefon.

Till § 47: 4
Avlösning
mellan tkl
och mellan
tklbiträden

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

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

att stoppskylten finns på ställaren e d till utfartssignalen eller att påminnelse-skärmen finns på signalstaven (handsignallyktan), när detta är föreskrivet,

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

Anvisningar om kontrollåsnycklar finns även i SJH 325.1.

Till § 47: 5
Kontrollås-
nycklar

Till avd a. I säpl anges vilka tjänstgöringsturer, som får innehå K12- eller hänglåsnyckel. Antalet sådana turer bör begränsas. Tbfh, tsm, småfordonsförare m fl får ej innehå sådan nyckel.

Uppgift om ut- och återlämnad K16-nyckel antecknas i tadboken.

När huvudsignal skall vara tänd framgår av § 8:2, anm 1.

Till § 47: 6
Huvudsignals
normalställ-
ning. Växlar
(spårspärrars)
lågen

Varje huvudsignal, som ställts till »kör», kan när som helst ställas till »stopp». Hur detta går till framgår av tadboken del A.

Till § 48

Bevakade och obevakade stationer

Tkl måste vid varje tillfälle veta, vilken den närmaste bevakade stationen åt vardera hållet är, eller med andra ord, hur lång den närmaste stationssträckan är på båda sidor om stationen. Han skall även känna till de flesta anordningar på dessa sträckor. Därför måste vissa uppgifter flyttas över, när en station skall lämnas obevakad och när den åter skall ta upp bevakningen, oavsett om tåg skall gå under den tid stationen är obevakad eller ej.

Uppgift om B- och C-fordonsfärd skall alltid flyttas över, ty tkl på stationssträckas gränsstationer ansvarar för att vissa anordningar och rubbningar, som kan vara särskilt farliga för B- och C-fordon, ej genomförs utan vidare. Tkl skall också underrätta arbetande personal, B- och C-fordonsförare om B-fordon.

Även *hinderanmälan* skall alltid flyttas över, ty gränsstation för sträcka med hinder skall ordna stoppsignalering enl § 60:2. I fråga om bdisp gäller dessutom, att tkl i vissa fall kan få bevilja sådan, att vissa åtgärder skall utföras innan mer än en bdisp börjar och att tkl skall underrätta arbetande personal, B- och C-fordonsförare om bdisp.

A. Allmänt

Till § 48: 1
Tkl tjänstgöringstid för tåg

Till anm. Tåg får komma till en station *tidigast* 5 min — vissa lokalgodståg upp till 20 min — före ankomsttiden enl tdt.

Ddc kan i dessa fall även medge avvikelser från de tidpunkter, då tam skall utväxlas enl § 59.

Till § 48: 2
Ändrad bevakning under tid utan tågrörelse

B. Under tid utan tågrörelse

När station är obevakad under tid utan tågrörelse, skall huvudsignalerna fortfarande visa »stopp».

Anmälningarna enl detta mom skall antecknas i tklboken.

Till anm. Här avses t ex när alla stationer vid en bansträcka på kvällen lämnas obevakade och på morgonen åter tar upp bevakningen.

Till § 48: 3
När station skall vara bevakad för tåg

C. Under tid med tågrörelse

Till andra stycket. I fall b 1 kan tl ha anordnat ett extratåg, som på stationen medför möte (eller förbigång) med 01, eller också kan möte eller ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ha ändrats. Om tl ej föreskriver annat, skall stationen vara bevakad för 01, även om mötet eller förbigången ändras eller bortfaller (t ex därför att det andra tåget inställs).

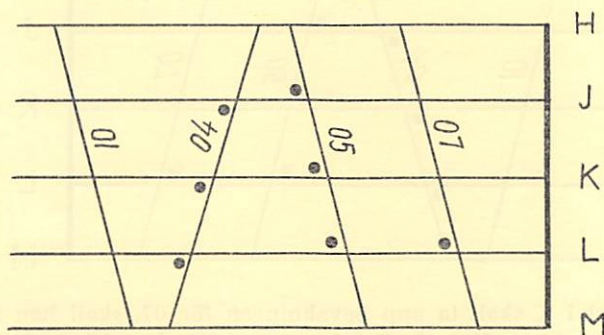
I fall b 2 kan det i tdt för 01 vid stationen stå: »ej ● då 03 går».

Utöver uppräknningen gäller för vissa stationer särskilda föreskrifter, t ex i säpl (bl a att vattenkran, lyftkran o d skall vara låst), eller andra anvisningar (t ex om vägskyddsanordning vid vägkorsning). Vidare måste den allmänna föreskriften i § 47:6 om fränkoppling av spak för lokalomläggning iakttagas.

Till § 48:4
Åtgärder av
tkl när station
skall lämnas
obevakad för
tåg

Till punkt 3. Även om tåg på enkelspår skall gå i endast den ena riktningen, under den tid K är obevakad, skall infarts- och utfartssignalerna även för den andra riktningen ställas till »kör» bl a av det skälet, att extratåg kan anordnas i denna riktning. Tkl skall se till, att signal, som ställts till »kör», visar riktig, tydlig och fullständig körsignal. Eljest får K ej lämnas obevakad för tåg.

Till punkt 5. Se nedanstående exempel.



Sedan tkl i K utfört åtgärderna enl punkterna 1—4, skall han anmäla »Fri genomfart i K» till H och till L.

Vid anmälan till H, uppger tkl i K att J anmält fri genomfart (trots att även H fått denna anmälan). Om J blir obevakad senare än K, skall K lämna anmälan till J i stället för till H. J skall senare vid sin anmälan till H uppge, att K anmält fri genomfart.

Detsamma gäller på andra sidan om K. När L anmäler fri genomfart till M, uppges att K lämnat motsvarande anmälan. Om K blir obevakad senare än L, skall K lämna anmälan till M och samtidigt uppge att L anmält fri genomfart.

Om K är kontrollstation för viss order, skall vid behov uppgift om ordergivningen flyttas över till den nya kontrollstationen.

Om vägvakt finns i K, se sök § 34: 5.

Anmälan »Fri genomfart» skall antecknas i tamboken.

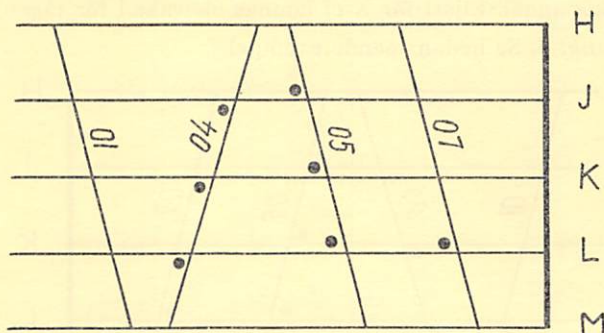
Om »Fri genomfart» ej anmälts, skall klart-anmälan kompletteras med uppgift härom.

Till anm. I detta fall anmäls »01 in i L» till den närmaste bevakade stationen bortom K.

Till § 48:5
Åtgärder av
tkl när station
skall återuppta
bevakningen
för tåg

Observera att åtgärderna skall utföras i nämnd ordningsföljd. Innan tkl ställt infarts- och utfartssignaler till »stopp», får han alltså ej återkalla »Fri genomfart» (t ex samtidigt med att han tar reda på tågläget eller kontrollerar att »05 in i L» anmälts). Skulle tkl göra det, är det risk för att han glömmar ställa signalerna till »stopp», innan tåget kommer till stationen. Ej heller får tkl som första åtgärd ställa infarts- och utfartssignaler till »stopp». Gjorde han det, kunde det hända, att infartssignalen ställdes till »stopp» omedelbart framför ett försenat tåg, som då måste nödbromsas.

Se nedanstående exempel.



När tkl i K skall ta upp bevakningen för 07, skall han först ta reda på tågläget. Har ej alla tåg, som skulle ha gått medan K var obevakad, gjort detta, och har tågs ordningsföljd ändrats, kan tkl i K behöva S8 eller S12. För att få reda på tågläget ringer tkl i K lämpligen till tkl i H eller M. Intet hindrar dock att han i stället talar med tkl i J, om denne tidigare fått reda på tågläget. Om K ligger vid bansträcka utan automatisk linjeblockering, skaffar sig tkl i K vid samtalet med H, M eller J även bekräftelse på att 05 kommit in till M och antecknar detta i tamboken. Innan tkl i K fått denna bekräftelse, får han ej ställa infarts- eller utfartssignaler till »stopp», återkalla »Fri genomfart», utväxla tam eller skriva ut S8. (Härifrån finns dock ett undantag, som behandlas i nästa stycke.) När tkl i K gjort kontroll enl punkt 1 och utfört åtgärder enl punkt 2, skall han till tkl i J — om denne tidigare tagit upp bevakningen, eljest H — och M anmäla »Fri genomfart i K återkallas», och från dessa båda stationer får tkl i K uppgift om eventuell B- eller C-fordonsfärd, hinderanmälan och order, som K är kontrollstation för.

Antag att 05 gått så sent från H att tåget ännu ej kan ha passerat K. Vid normal bevakning av stationerna kommer då även 07 att bli försenat. För att undvika detta får tkl i K besluta att ta upp bevakningen för 05. I så fall skall tkl i tur och ordning:

- 1) ställa infarts- och utfartssignaler till »stopp» m m,
- 2) återkalla »Fri genomfart» m m,
- 3) ta emot »klart 05 till M» (trots att detta redan anmälts från M till H),
- 4) ta in 05 enl § 48: 6 och ge »avgång»,
- 5) till M anmäla »05 ut»,
- 6) till H anmäla »05 in i K»,
- 7) ta emot »05 in i M».

Till punkt 1. Vid dubbelspårsdrift gäller denna föreskrift för tåg på vart och ett av tågspåren.

Till punkt 2. Tkl skall se till, att varje infarts- och utfartssignal visar tydlig stoppsignal. Eljest skall hjälpsignalmedel sättas upp på infartssignal och på sådan utfartssignal, som består av semafor.

Föreskriften innebär, att beroendet mellan huvudsignalerna skall återställas, om det varit upphävt. K14-nyckeln skall läggas in på föreskrivet ställe, som skall hållas låst.

Tps på ett tåg måste veta, om en obevakad station blivit bevakad för tåget. Eljest kan farliga missförstånd uppkomma. Tbfh på ett tåg, som stannat på stationen, kan t ex ge »avgång» som vanligt, och lokps kan godta denna signal och föra tåget vidare.

S11 används för ordergivning på tidigare station. I ordern på S11 till tps på 01 anges endast att ett visst extratåg går, om det av tdt för 01 framgår, att stationen då skall vara bevakad. Eljest anges på S11 att stationen skall vara bevakad.

Order utanför K får ges muntligt (t ex i signaltelefon).

Om tps ej ges order, som innebär att K är bevakad, måste tkl i K genom särskild signalering sätta tps på 01 in i situationen.

»Tåg kommer» och »beredd» måste ofta ges från tåg framför obevakade stationer av andra skäl än att stationen blivit bevakad, t ex när bommar vid en vägkorsning fällts för sent. Därför kan man ej nöja sig med att endast avvakta dessa signaler.

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order (på tidigare station eller utanför stationen) då alltid ges.

Till § 48: 6
Klarering
av tåg på
station,
som skulle
ha varit
obevakad
för tåget

Till § 49

Order till tåg och vagnuttagning

A. Allmänt

Till § 49: 1
Olika sätt för
ordergivning

Muntlig order från tkl kan ges i telefon eller genom förmedling av annan tjänsteman. Intet hindrar, att tkl genom utrop i högtalare kallar t ex förare till telefon för att i denna lämna muntlig order.

B. Order på S-blankett

Till § 49: 2
Utskrivning
av S-blankett

Den som har svårläst handstil, bör texta. Föreskriften om utskrivna namn på dpl gäller ordertexten och alltså ej adressen.

Den tkl, som tjänstgör för ett visst tåg eller en viss vut, skall underteckna order till personalen på tåget (vut) och därmed ansvara för orderns riktighet.

Med order på S-blankett jämställs tryckt, stencilerad eller på annat sätt mångfaldigad order med samma formulering som på S-blanketten (överflödig text behöver dock ej tagas med). I stället för S10 används då S10a. På mångfaldigad S7 får uppgifterna om vägkorsning ej tagas med, utan order härom skall ges på S10 eller S11.

För att undvika risken att order förbigås eller makuleras, innan den tillämpats, bör på varje S9, S10 och S11 tagas med endast order, som gäller samma station eller stationssträcka. Sålunda bör på S10 ej anges t ex både att infartssignalen vid B är felaktig och att hastighetsnedsättning gäller på stationssträckan B—C, utan order bör ges på två S10. Däremot är det intet, som hindrar, att man anger t ex på en S10, att hastighetsnedsättning gäller hela bansträckan A—C (d v s en order behöver ej ges för varje stationssträcka), eller på en S11, att ett visst extratåg går, trots att detta kanske är av betydelse för tps på flera stationer.

Till § 49: 3
Kvitto på
S-blankett

Till förare överlämnas ej blott dennes orderkopia utan även biträdets. Om två förare finns i ett tåg, jämställs visserligen föraren på det bakre fordonet med biträde, men trots det skall — av praktiska skäl — hans order överlämnas direkt till honom.

Saknas biträde vid avgången från ordergivande station (A) men tillkommer biträde senare, måste föraren se till, att han i A får även biträdets order, som han sedan skall överlämna till biträdet.

Order till lokps bör ej överlämnas på en expedition, ty erfarenheten visar, att lokps då kan stoppa ordern i fickan och sedan glömma den.

Mottagare av order på S-blankett skall först ta del av ordern, d v s se efter

- 1) att ordern gäller hans tåg (rätt tågnnummer och rätt datum),
- 2) att den är tillräckligt tydligt skriven,
- 3) att han förstår ordern,

4) att han får tillräckligt antal exemplar av den order, som han skall kvittera.

Först sedan ordern mottagaren kontrollerat detta, kvitterar han ordern.

När en order gäller längre tid, får den kvitteras i särskild bok, där ordern eller ett sammandrag av denna skrivs eller klistras in. I kvittot skall då tågnr och dag anges. Skall ordern under-tecknas, skall den tkl, som tjänstgör för tåget (bdisp), göra detta.

Till första stycket. Normalt skall tkl på kontrollstation anmoda tkl på ordergivningsstation att ge tps order. Har tl tillställt ordergivningsstation order, som föranleder ordergivning till tåg, skall dock tkl där ge ordern utan anmodan. Även i dessa fall skall dock tkl på kontrollstation utöva sin kontrollskyldighet.

Till § 49: 5
Var order
skall ges
till tåg

Har i vko ej angetts, att viss order gäller för tåg på högerspår, skall vid enkelspårsdrift tkl på kontrollstationerna ombesörja, att tps ges order på S-blankett om sådana förhållanden, som i vko är intagna för tåg i motsatt riktning på samma spår.

Till tredje stycket. Anledningen till detta avsteg från huvudprincipen är, att det vid byte av både förare och biträde ibland är svårt att överlämna order mellan den avlösta och den tillträdande personalen — t ex när tåg kommer till en del av en större station men avgår från en annan del eller när det är lång tid mellan ankomst- och avgångstiden. Eftersom ordergivningsstationen (föreskriften gäller ej andra ordergivande stationer) i detta fall även är kontrollstation, skall kontrollen ordnas enl mom 7.

Till fjärde stycket. Om ett tåg skall gå från U till Ö och U ej är ordergivningsstation för tåget i fråga, skall tkl i U hos tkl på nedan angiven ordergivningsstation ta reda på vilka order, som skall ges till tps:

a) om U är utgångsstation enl tågets tdt: närmast föregående ordergivningsstation, som enl tdtboken del A ej ger order endast till utgångståg (på ordergivningsstationen skall hänsyn tagas här-till, när S3 läggs upp);

b) om U ej är utgångsstation enl tågets tdt: ordergivningsstation, som skulle ha svarat för ordergivningen, om tåget varit anordnat på hela den sträcka, som angetts i tdt.

Ovanstående gäller oavsett om utgångståget är ordinarie tåg eller extratåg.

När tåg nyutrustas och överlämning av order från tps på det ursprungliga till tps på det nyutrustade tåget ej kan ske, skall den station, varifrån tåg nyutrustas i ordergivningshänseende likställas med utgångsstation.

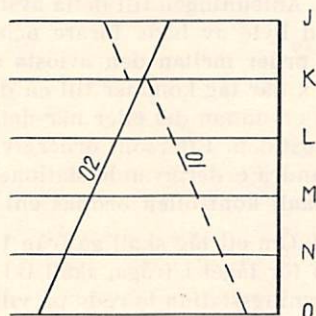
Till § 49: 6
Meddelan-
de till kon-
trollstation

Till första stycket. Det väsentliga innehållet i den överlämnade ordern måste meddelas för kontroll av att denna ej missuppfattats.

Om tkl på kontrollstationen (K) ej meddelats, att tps fått viss order, skall tkl först fråga den ordergivande stationen (O), om tps fått ordern, ty O kan ha glömt att underrätta K eller ej fått kontakt med K. Har tps ej fått ordern, skall tkl i K anmoda tkl på station före K att överlämna ordern. Finns tåget redan på stationssträckan intill K, måste ordern ges i K, och för kontrollen gäller då mom 7.

Det åligger kontrollstation att kontrollera ej blott att order getts tps utan i vissa fall även att ordergivning upphört. Ett exempel på detta är följande. Om den automatiska linjeblockeringen på bansträckan B—C varit ur bruk, har stationen A gett tps order härom, och B har kontrollerat ordergivningen. När linjeblockeringen åter tages i bruk, underrättas A härom av B. Får tkl i A ej denna underrättelse, fortsätter ordergivningen. Om A ej meddelar B, att tps getts order, får tåget en felaktig order, som kan innebära risker. Fara kan uppstå även vid annan felaktig ordergivning.

Till andra stycket. Se nedanstående figur.



Om 02 avgått från ordergivningsstationen O i rätt tid, och tkl i O sedan får tl order, att extratåg 01 skall gå, skall tkl i O dels anmoda någon av tkl i N—L (även om 02 är genomfartståg där) att ge S9 till tps på 02, dels meddela tkl i K (kontrollstationen) detta.

Till § 49: 7
Kontroll när
order ges på
kontroll-
station

Kontroll genom viss tjänstgöringstur på den egna stationen (t ex ställverks- eller signalvakt, som manövrerar utfartssignal) kan anges i säpl.

Tkl i K kan anmoda tkl på närmaste bevakade station (J) i tågriktningen att ej lämna »Klart 02 till J», förrän tkl i K meddelat, att viss order överlämnats. Han kan även anmoda tkl på en station bortom J (t ex H) att utföra kontrollen vid viss tidpunkt före den tidigaste avgångstiden för 02 vid K.

När hjälp med kontrollen begärts från annan station, skall detta,

liksom utförd kontroll, antecknas i tklboken på båda stationerna. Station, som i detta fall utfört kontrollen (J och H i ovannämnda exempel), hänförs dock ej till begreppet kontrollstation.

C. Order i veckoorder

Uppgiften till tl lämnas lämpligen på bl 670.20. I säpl anges vilken tkl och vid vilken tidpunkt uppgiften skall lämnas. Eftersom tkl på kontrollstationerna skall lämna uppgiften, får tl två uppgifter om tex en hastighetsnedsättning för tåg i båda riktningarna på linjen.

Till § 49: 9
Uppgifter
till tl

Gäller order under giltighetstiden för två eller flera vko, skall detta anges redan i första uppgiften. Trots detta skall uppgift om orden lämnas varje vecka.

Vko utges i format A5. Den trycks varannan vecka på vitt papper och varannan vecka på rött.

Vko utformning

Vko utformas på det sätt, som framgår av exemplet sist i denna paragraf.

Giltighetstiden anges överst på varje sida.

Finns ingen order att ta med i vko, anges »Intet».

Vko indelas i två huvudavdelningar: först alla uppgifter för nedgående tåg (udda nummer), sedan alla uppgifter för uppgående tåg (jämma nummer). Inom varje huvudavdelning görs uppdelning på olika bandelar, och för varje bandel anges dpl eller bansträckor i geografisk ordning. Varje order skall åtskiljas av ett streck tvärs över sidan.

Måste en order skrivas på två sidor, skall på både den första och den andra sidan anges »forts». På den andra sidan skall därvid rubriken för dpl eller bansträcka upprepas.

Order, som berör *gränsstation* mellan bandelar, som har var sin tabell i vko, skall anges så, att tps på genomfartståg får orden, oavsett om tabellen för ankomst- eller avgångssträckan används (se Björktorp i exemplet).

På dubbelspåriga bansträckor skall normalt anges endast uppgifter, som gäller för tåg på vänsterspår. Vid behov får dock medtagas uppgifter, som gäller för tåg på högerspår.

Kolumn 2. Här anges tex »alla tåg», »tåg på spår 3» eller uppräknings av tågen i nummerföljd (endast ett tåg på varje rad).

För dubbelspåriga bansträckor gäller även följande.

Avses tåg endast på vänsterspår, anges tex »alla tåg» eller »4581».

Avses tåg endast på högerspår, anges tex »alla tåg på högerspår» eller »4581 på högerspår».

Avses tåg på såväl vänster- som högerspår, anges tex »alla tåg; även på högerspår» eller »4581; även på högerspår».

Kolumn 3 och 4. Datum, då order börjat gälla, anges alltid (även om datum är tidigare än vko första giltighetsdag). Om order skall gälla även *efter* den vecka, som vko avser, anges i kol 4 »t v».

För order om hastighetsnedsättning o d på grund av arbeten bör klockslag anges i stället för tågnummer (med hänsyn till eventuella tågförseeningar).

Kolumn 5. Formuleringen på S-blanketterna skall användas i största möjliga utsträckning.

Utdelning av
vko

Ti skall i samråd med miö före varje tdtskifte upprätta en *utdelningsplan* för vko (även för tjänsteställen utanför den egna sektionen). Alla stationer skall tilldelas vko.

Ti skall även utarbeta en *transportplan* för vko. Härvid skall iakttagas att vko bör kunna delas ut senast söndag kl 8.00.

Vko skall sändas i särskilt kuvert (bl 670.7).

Eftersom tps är skyldig medföra vko, behöver kvitto ej lämnas.

Till § 49: 10
Kontroll av
vko

Till andra stycket. Den tkl, som skall göra kontrollen, anges i säpl. Tkl skall i ett exemplar av vko strecka för de anordningar, som berör stationen. Detta exemplar skall förvaras i tkl orderpärm. Utförd kontroll bekräftas genom »koll» jämte datum och sign på vko.

Till § 49: 11
Ändring av
vko

Om order i vko skall *upphöra*, meddelas detta på S11. Annan ändring av vko meddelas på den blankett — S10 eller S11 — som skulle ha använts för ordern, om vko ej funnits.

Till § 49: 13
Makulering
av vko

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

Exempel på vko uppställning

VKO 01 ts	4—10 januari 1960				Antal textsidor: 1
Omfattar sträckorna: Abd — Tbn					
1	2	3	4	5	
Dpl eller bstr	Tågnr	Fr o m	T o m	Order	
NEDGÅENDE TÅG	<i>Aspboda—Björktorp</i>				
Yköping	115	1.10	t v	särskild försiktighet skall iakttagas p g a vagnar i tågvägen; stopplats: U-märket "10"	
Yköping—Atorp ..	alla tåg	4.1	9.1 kl 13.00	sth 60 km/tim mellan km 179, 500 och 179, 800	
Åstad.....	103 113 807 911 e	} 6.1 8.1	6.1 8.1	körsignal med ett sken, spår 1	
Åstad.....	87 103 113		7.1 6.1 7.1	} behovsuppehåll x	
Oby—Öboda	alla tåg	5.1	t v		vid km 201, 100 har V-signal tagits i bruk
Intet	<i>Björktorp—Tallbacken</i>				
UPPGAENDE TÅG	<i>Tallbacken—Björktorp</i>				
Iholma.....	104	5.1	5.1	hållplatsen obemannad	
Björktorp	alla tåg	1.12	t v	utfartssignal har tagits i bruk	
Björktorp	<i>Björktorp—Aspboda</i> alla tåg	1.12	t v	utfartssignal har tagits i bruk	
Öboda—Oby	alla tåg	5.1	t v	vid km 201, 100 har V-signal tagits i bruk	
Atorp—Yköping ..	alla tåg	4.1	9.1 kl 13.00	sth 60 km/tim mellan km 179, 800 och 179, 500	

ÅTGÄRDER PÅ DRIFTPLATS FÖRE TÅGS ANKOMST OCH AVGÅNG

Till § 50

Tågspår för tåg på station

En anledning till att genomfartståg i regel skall tagas in på huvudtågväg är risken för urspårning, om lokps av förbiseende eller missförstånd skulle hålla för hög hastighet genom växelkurva vid infart till sidotågväg. En annan orsak är att tid förloras, när sidotågväg används. När tdt och tågordning görs upp, skall därför huvudtågväg i regel anges för genomfartståg. Endast i följande fall får sidotågväg anges:

när »kör varsamt» visas till huvudtågvägen eller  («of» i S4) angetts i tdt,

när sth enl linjebeskrivningen är högst 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) på hela huvudtågvägen eller i varje fall i dess början,

godståg med sth ej överstigande 70 km/tim,

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

I det dagliga arbetet måste tkl planera detta så, att spårändring undviks för genomfartståg, som enl tdt och tågordning skall tagas in på huvudtågväg.

Under förutsättning att anm i säo ej är tillämplig, gäller följande.

Av tdt framgår ej blott det spår, som tåget skall tagas in på, utan även infartssignalens signalbild. När tåg skall tagas in enl § 52: 2, kan även detta vara angivet i tdt. Signalbilden anges i spårordern, även om den är oförändrad.

Visar infartssignalen annan signalbild än vad tdt eller spårorder anger, trots att »tåg kommer» och »beredd» ej getts från tåget, anses signalbilden som stoppsignal för tåg. Om infartssignalen visar rätt signalbild, men lokps upptäcker, att infart är lagd till fel tågspår, föreligger ett fel, och lokps måste därför stanna tåget snarast möjligt och underrätta tkl.

Vid spårändring skall huvudregeln vara, att lokps ges order på

Till § 50: 1
Huvudregel
för bevakad
station

Till § 50: 2
Spårändring
på bevakad
station

tidigare station, och alltså ej att tåg tages in efter »tåg kommer» och »beredd». Fördelarna härmed är

att lokps redan före ankomsten till stationen vet, vilket spår och vilken signalbild, som skall gälla, och kan kontrollera, att tåget tages in rätt,

att hastigheten ej behöver minskas till 30 km/tim, som gäller efter »beredd»,

att de störande signalerna »tåg kommer» och »beredd» undviks.

Detta mom gäller även när tåg enl tdt eller S11 skall tagas in enl § 52: 2 men tågspår ändras, så att »kör» kan ges med infartssignal.

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

Order om spårändring ges normalt på S11. Den kan dock ges även

i kvo (S9), om 01 skall kvarhållas i K för möte,

i S8, om 01 skall framgå till K för möte.

Om det står i tdt för 01, att spår i K skall ändras, när ett extratåg går, som 01 möter i K, innebär den S9 om mötet, som tps på 01 får, även spårändring. Annan order om spårändringen behövs då alltså ej.

Om det står i tdt för 01, att spår i K skall ändras, när ett extratåg (03) går i *samma* riktning som 01, anges på S11 endast att 03 går.

Detta mom gäller även för tåg, som kommer på högerspår. Därvid blir tillvägagångssättet följande:

a) *om huvudsignal för infart från högerspår finns:*

tåg tages i regel in efter ordergivning eller signalering (på grund av att tåget oftast får antingen annat spår eller annan signalbild än enl tdt);

b) *om endast infartsdvärgsignal finns:*

när spår enl tdt används: tåg tages in utan vidare, vid spårändring: tåg tages in efter ordergivning eller signalering;

c) *om både huvudsignal för infart och infartsdvärgsignal saknas:*

när spår enl tdt används: } tåg tages in enl § 52: 3.
vid spårändring: }

Till anm. Ddc får lämna medgivande för station, där alla infartsförsignaler är försedda med gult sken och där dessutom alla infartstågvägar har spårledningar i hela sin längd.

För stationer med medgivande enl denna anm finns i tdt ej uppgift om tågspår och signalbild; tdt kolumner för signalbild och tågspår är i stället inramade.

Är det säkert, att spårändring beror på ett möte — d v s i de fall som beskrivs i detta mom — är det onödigt med spårändringen, om mötet läggs till en annan station. Får däremot lokps på en station dels S9 att i C möta extratåg 02, dels S11 att i C gå in på spår 2 i stället för på spår 1, är det ej säkert, att spårändringen är beroende av mötet, och därför skall spårordern på S 11 gälla, även om mötet läggs till en annan station.

Till § 50: 3
Order om
spårändring
förfaller

Om ett tåg har sidotågväg på en bevakad station, men stationen blir obevakad för tåget, skall tåget gå på huvudtågvägen, utan att lokps behöver ges spårorder härom. Spårändringen följer alltså automatiskt av ordern att stationen skall vara obevakad.

Till § 50: 4
Spår på
obevakad
station

Till § 51

Manövrering av huvudsignal m m på bevakad station

Observera att föreskrifterna om infartssignal gäller även infartsdvärgsignal.

Till § 51:1
Rättighet
att manövrera
huvudsignal m m

Till första stycket. Huvudsignal kan frigges t ex genom att tkl låser tågvägs-lås med K15-nyckel eller låser upp tågvägsspärr med en speciell nyckel eller lämnar medgivande på blockapparat eller annan frigivningsapparat.

Tågvägs-låsning upphävs i vissa fall automatiskt genom tågens inverkan. I andra fall används de i föregående stycke nämnda anordningarna.

Till tredje stycket. Order att ställa huvudsignal till »kör» ger tkl antingen genom att frigge huvudsignalen eller också genom att lämna muntligt besked.

Till § 51:2
När huvudsignal får
ställas till »kör» m m

Innan allt är klart för tågs infart eller utfart skall flera fordringar vara uppfyllda enl säo. Sålunda skall *bland annat* följande iakttagas.

- 1) Tågvägsinspektion skall ha gjorts.
- 2) Föreskrifterna om tågs samtidiga rörelse (§ 57) skall ha iakttagits.
- 3) Tkl skall ha ombesörjt skydd för allmänheten enl § 58 eller vara säker på att han hinner göra detta i tid.
- 4) I fråga om infartssignal: »tåg kommer» och »beredd» skall ha getts från tåget, när detta föreskrivits, t ex när stationen skulle ha varit obebakad för tåget eller när spår ändrats eller när hinder finns. Tkl får dock dessförinnan ge order att visa »kör», men han skall då framhålla, att detta inte får göras förrän »tåg kommer» och »beredd» getts.

5) I fråga om utfartssignal: klart för tåget skall ha erhållits, när utförlig tam utväxlas.

Dessutom gäller, att högst 10 min får återstå, innan tåget *tidigast* väntas framgå.

Om säkerhetsanläggningen medger det, möter det ej hinder att ge »kör» med huvudsignal, innan bommar vid vägkorsning är fällda.

Till § 51:4
När felfri
infartssignal ej
behöver ställas
till »kör»

Till första stycket. Ibland kan det vara nödvändigt att ta in tåg på ett sidospår och eftersom detta ej ingår i förreglingen, kan infartssignalen ej visa »kör» till detta spår. Då skall tåg tagas in enl § 52:2, och detta kan anges i tdt eller i order om spårändring.

På vissa stationer med spårledningar kan infartssignalen ej visa »kör», om fordon finns i eller för nära tågvägen. Då skall tåg tagas in enl § 52:2 och i regel även § 73 eller 74 tillämpas.

Till andra stycket. Denna föreskrift kan behöva tillämpas på station, där tkl är ensam i tjänst, t ex när han skall ge tps order.

Till § 52

Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas.**Felaktig infartssignal**

Observera att föreskrifterna om infartssignal gäller även infartssvärtsignal.

Denna paragraf får tillämpas även när förreglingen av vissa växlar upphävs några dagar för signalarbeten, d v s huvudsignal får då anses vara felaktig.

Endast i följande fall får tåg — efter muntligt medgivande eller efter signalering — passera »stopp» från infartssignal på station, där tkl finns:

- 1) när signalen normalt ej kan visa »kör» till det spår, som skall användas (§ 51:4),
- 2) när signalen ej kan visa »kör» på grund av att fordon finns i eller för nära tågvägen (§ 51:4),
- 3) när tkl måste stå vid infartssignalen (§ 51:4),
- 4) när signalen är felaktig (§ 52:1).

I alla andra fall skall den säkerhet, som förregling innebär, utnyttjas, d v s infartssignalen skall ställas till »kör», när tåg skall tagas in på station. Tkl får alltså ej ta in tåg enl § 52:2, endast för att han t ex skall slippa gå från bangården till ställverket och därigenom vinna tid.

A. Infartssignal

Dessa föreskrifter gäller, när infartssignal ej kan visa tydlig stoppsignal — t ex när lyktorna slocknat — eller när den ej kan visa riktig, tydlig eller fullständig körsignalbild. Finns yttre och inre infartssignal, gäller föreskrifterna för varje signal, om tkl ej gett muntligt medgivande för båda signalerna på en gång.

Anledningen till att »kör» ej kan visas, kan vara t ex att växelunga ej sluter ordentligt eller att växel (spårspärr), som förreglas i signalledning, ej ligger rätt eller att fordon ej står hinderfritt. Därför måste det undersökas på bangården, om tågvägen är riktigt klargjord. Kan något då rättas till, får § 52 ej tillämpas, förrän nytt försök gjorts att visa »kör».

Tåg skall stoppas för ordregivningen på tidigare station, även om tåget är genomfartståg där.

Till § 52:1
Felaktig
infartssignal

Det möter ej hinder att ge order till lokps även när infartssignal ej kan visa »kör». Detta kan vara lämpligt för att vinna tid, t ex när förreglingen upphävs några dagar.

Till anm. I denna ytterst farliga situation måste tkl tillgripa alla till buds stående medel för att stoppa tåget, t ex nödfrånkoppla kontaktledningen och genast skynda mot tåget och ge »stopp» (om möjligt ca 900 m utanför infartssignalen).

Till § 52:2
Hur tåg
tages in

Muntligt medgivande måste tillgripas på stationer vid bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och på vissa andra stationer, där »tåg kommer» och »beredd» ej ges.

Skall tkl lämna föraren både muntligt medgivande och ett annat meddelande — t ex uppgift enl § 73 eller 74 om hastighet eller var tåget skall stanna — bör han lämna meddelandet, *innan* han medger föraren att passera infartssignalen. Annars kanske föraren ej får del av meddelandet.

»Framåt» måste föregås av stoppsignal för att sätta lokps in i situationen (jämför § 72:5). Eljest kan det också vara risk för att lokps felaktigt godtar »framåt», som ges till annat dragfordon under växling på bangården.

Till § 52:3
Infartssignal
saknas

Infartssignal saknas på vissa stationer för tåg, som ankommer på högerspår. Dessutom kan infartssignal på bevakad station vara tillfälligt nedtagen, t ex för reparation, varvid lokps ges order enl § 11:2.

B. Utfartssignal m m

Till § 52:4
Felaktig
utfartssignal

Tåg behöver ej stoppas för ordergivning på tidigare station, där tåget är genomfartståg. S10 används för ordergivning på tidigare station medan order utanför eller inne på den station, där utfartssignalen finns, får ges muntligt (dock ej i högtalare). Förreglar utfarts- eller dvärgsignal i körställning växel eller rörlig bro på linjen, skall dock ordern alltid ges på S10. Av säpl och linjebeskrivningen framgår, om utfartssignal eller dvärgsignal förreglar växel eller rörlig bro på linjen. Trots detta skall order ges på S10, och lokps skall iaktta § 70:6.

Till anm. Om blocksignalen vid stationsgränsen visar »stopp», kan på flertalet stationer utfartssignalen inte visa »kör». Eftersom detta ofta förekommer, när linjeblockeringen tagits ur bruk, och förhållandet i detta avseende kan växla för olika tåg, har den särskilda ordergivningen om »felaktig utfartssignal» ersatts av en generell order på S14.

C. Infartsförsignal

Tkl på den station, som försignalen tillhör, skall underrätta dels tidigare station, där lokps skall ges order (om möjligt ordergivningsstation), dels kontrollstationen. Tåg skall stoppas för denna ordergivning på tidigare station, även om tåget är genomfartståg där.

Till § 52:5
Felaktig infartsförsignal

Till § 54

Tågvägsklargöring

Till § 54:1
Tågvägsklar-
göringens
omfattning

I säpl anges läget för de växlar och spårspärrar, som skyddar de olika in- och utfartstågvägarna. Där anges även läget för andra anordningar, som kan inkräkta på tågvägs hinderfrihet, t ex vattenkranar, lyftkranar och vändskivor, och läget för rörlig bro.

I växelläggningen ingår även kontroll av att växeln anliggande tunga sluter intill stödrälen. Sådan kontroll erhålls genom säkerhetsanläggningen, när växel låses genom elektrisk låsanordning (bl a magnetlås), låsvev, låshävtång eller kontrollås. När växel ej låses på något av nämnda sätt och ej förreglas i signalledning, måste man lokalt kontrollera, att växeltungan sluter liksom att den andra tungan ligger på tillräckligt avstånd från sin stödräl. För växlar med särskilt långa tungor kan det finnas en kontrollampa, som är tänd när tungans mittpunkt ligger an mot stödrälen.

Till sista stycket. Tågvägsklargöringen för de båda tågen vid ett möte är beroende av stationens säkerhetsanläggning. När ett tåg skall tagas in på huvudtågväg, måste i vissa fall även växel i utfartstågvägen ligga rätt för tåget, för att infartssignalen skall kunna ställas till »kör». I andra fall kan infartssignalen däremot ställas till »kör», oavsett hur växel i utfartstågvägen ligger; när det första tåget (01) då tages in, skall samtidigt infartstågvägen vara lagd för det andra tåget (02). Om 02 av någon anledning ej skulle kunna stanna utanför stationen, går det alltså ej in på det spår, där 01 finns. Sådan växel omedelbart bortom infartstågvägens slutpunkt, som ligger i fel läge för 01, bör dock ej låsas, ty om 01 av någon anledning skulle passera växeln, blir skadan på denna mindre, om den är oläst än om den är låst. Att växeln ligger i fel läge innebär ej, att § 73:1 skall tillämpas.

Till § 54:2
Tågvägsklar-
görare

När tågvägsklargörare och tågvägsinspektör skall vara olika personer, är tkl inspektör, om ti ej medgett, att särskild sådan får finnas.

När tågväg gjorts klar, måste tågvägsklargöraren underrätta tågvägsinspektören, så att denne kan inspektera tågvägen.

Till § 55

Tågvägsinspektion

Till § 55:1
Tågvägsin-
spektionens
omfattning

Tågväg skall inspekteras *kort tid* före ett tågs ankomst eller avgång, ty härigenom minskas riskerna för att något ändras, innan tåget framgår.

Till punkt 1. Det skall kontrolleras dels att växlar och spårspärrar *ligger rätt*, dels att de (utom medväxlar) är *låsta*, om de ej blir förreglade. Ibland är det tillräckligt med kontroll på ställverket, i andra fall behövs lokal kontroll, beroende på säkerhetsanläggningens utformning. Stc skall ombesörja, att tågvägsinspektörerna blir instruerade om hur inspektionen av olika växlar (spårspärrar) skall göras för alla infarts- och utfartstågvägar.

Som underlag för ovannämnda instruktion lämnas följande anvisningar för kontroll av växels läge och låsning (detsamma gäller spårspärr).

Anvisningar
till stc

A. Växel som icke kan förreglas

- 1) Medväxel, som ej låses: lokal kontroll.
- 2) Växel, som låses med K12-lås eller hänglås: lokal kontroll.
- 3) Växel med kontrollås (ej K12), vars nyckel kan tagas ur endast om växeln ligger rätt: kontroll av att nyckeln ej kommer att användas (om flera nycklar av samma typ finns: kontroll av att alla nycklar förvaras säkert, t ex är fastlåsta i centrallås eller genom tågväghärvstång).

B. Växel som kan förreglas men ej för den tågväg, som skall användas (t ex växel i utfartstågväg utan utfartssignal eller med utfartssignal bortom växeln)

- 1) *Centrall eller lokalt* omläggbar växel, som kan låsas med låsställare, låsvev, låshärvstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt låst läge (om anläggningen är felaktig, se D).
- 2) *Centrall* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl B 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växelvev eller växelhärvstång att växeln ligger rätt; ställverket skall bemannas, för att växeln skall anses vara låst (om anläggningen är felaktig, se D).
- 3) *Endast lokalt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl B 1: lokal kontroll eller kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; växel skall bevakas, för att den skall anses vara låst (om den ej kan låsas lokalt).

C. Växel som kan förreglas för den tågväg, som skall användas. Anläggningen icke felaktig

- 1) *Centrall eller lokalt* omläggbar växel, som kan låsas med låsställare, låsvev, låshärvstång eller kontrollås (ej K12): kontroll av att låsställaren etc intar rätt låst läge.
- 2) *Centrall* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl C 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa eller växelställare, växelvev eller växelhärvstång att växeln ligger rätt.
- 3) *Endast lokalt* omläggbar växel, som *icke* kan låsas enl C 1: kontroll med hjälp av indikeringslampa att växeln ligger rätt; saknas indikeringslampa, får kontroll av att växeln ligger rätt anses gjord, om infarts- eller utfartssignalen kan visa »kör».

D. Växel som normalt kan förreglas för den tågväg, som skall användas. Anläggningen felaktig

Lokal kontroll. Undantag: sedan felet lokaliserats, kan stc ge order, att viss eller vissa växlar trots felet får kontrolleras enl C.

I kontrollen enl punkt 1 ingår även kontroll av läget för sådana anordningar som vattenkranar, lyftkranar, vändskivor och rörliga broar.

Till punkt 2. På station, där dvärgsignal skyddar tågväg eller dess förlängning mot växling på anslutande eller korsande spår, måste tågvägsinspektören kontrollera, att dvärgsignalen visar »stopp».

Om växling, som enl säpl skall vara avslutad före tågs ankomst eller avgång, pågår eller kan komma att börja, innan tåget framgått, måste tågvägsinspektören meddela växlingsledaren, att växling ej får ske. Meddelandet kan lämnas i högtalare men skall då bekräftas av växlingsledaren. *Tågvägsinspektören har denna skyldighet, även om det angetts i säpl, när växlingen skall vara avslutad.*

Till punkt 3. Om hinder måste finnas, gäller § 73 och § 74.

Kontroll av hinderfriheten avser endast tågfordon. Tkl bör dock ägna uppmärksamhet åt andra hinder, t ex småfordon och plattformsvagnar, som kan iakttas från tkl plats. Kontrollen av att fordon ej finns i tågvägen avser alltid *hela* tågvägen, d v s från stationsgränsen resp till denna.

Erfarenheten visar, att det vid möte eller förbigång ej är tillräckligt att kontrollera hinderfriheten i ett tågs bakre del med hjälp av slutsignalerna och något ögonmärke i terrängen eller bebyggelsen omkring bangården. Man får ej heller tro, att ett tåg stannat hinderfritt, så snart man kan lägga om en centralt omläggbar växel bakom tåget.

Vid möte eller förbigång måste man också kontrollera, att det tåg, som kommit in först, stannat hinderfritt med sin främre del. Enbart förarens skyldighet att ge »fara», om tåget ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt, befriar ej tågvägsinspektören från inspektionsskyldigheten. Skyldighet för tbfh eller förare enl mom 3 att kontrollera hinderfrihet, befriar däremot tågvägsinspektören från motsvarande skyldighet.

Kontroll av att fordon ej finns i de delar av tågväg, som har *spårledning*, kan göras genom att iakttä kontrollampor på spårplan eller motsvarande anordningar. Detta gäller dock ej spår, där ett tåg står före avgången, ty då markeras spåret upptaget av tåget, oavsett om fordon finns framför tåget eller ej. Hinderfriheten måste då inspekteras lokalt.

Ddc kan t ex medge, att ställverksvakt kontrollerar läget av växlar och spårspärrar för hel tågväg men hinderfriheten för endast en del av tågvägen, medan annan tjänsteman kontrollerar hinderfriheten för tågvägen i övrigt.

Olika inspektionsområdens gränser anges i säpl.

När annan tjänstgöringstur än tkl skall vara tågvägsinspektör, anges detta i säpl. Stc skall se till, att endast tjänsteman, som känner

väl till stationen och har flerårig rutin i växlingstjänst, tilldelas sådan tur.

Tågvägsinspektör skall meddela tkl, när tågväg inspekterats. Ti kan dock medge, att ställverksvakt, som är ensam tågvägsinspektör för viss tågväg, ej behöver meddela tkl. Utförd inspektion är då ett villkor för att ställverksvakten skall få visa »kör» (jämför § 51:1, tredje stycket).

Tbhf skyldighet betecknas i tdt med text och förarens skyldighet med »s».

Föreskrift i tdt för tåg 01 om hinderfrihetsk kontroll genom *förare* gäller alltid, d v s även om spår ändras, antingen för 01 eller för mötande eller förbigående tåg. Förare får alltså ej ge »lägg om växel», förrän han kontrollerat, att tågets främsta fordon stannat hinderfritt för *alla* tågvägar, som kan användas för mötande eller förbigående tåg.

Föreskrift för *tbhf* i tdt för tåg 01 om hinderfrihetsk kontroll — med eller utan växelomläggning — gäller däremot endast när 01 tages in på sitt ordinarie spår. Ändras tågspår för mötande eller förbigående tåg, får tkl ej godta signalen »lägg om växel» från tbhf.

Kontroll av hinderfriheten genom tbhf eller förare får ej föreskrivas på station, där det kan vara tveksamt för denna personal, var infartstågvägarna har sin slutpunkt.

Till § 55: 3
Hinderfrihets-
kontroll genom
tbhf eller
förare

Till § 57

Tågs samtidiga rörelse på bevakad station

Till anm 1. Många anläggningar är konstruerade så, att det är tekniskt möjligt att låta två tåg vara i rörelse samtidigt i strid mot föreskriften. Anledningen härtill är, att ställverksapparaturen eljest skulle bli alltför komplicerad och att växlingsarbetet skulle tyngas. Även i dessa fall måste dock tkl iaktta denna paragraf.

Anvisning
till ti

Till anm 2. Ti får efter prövning medge undantag för tågvägar med förreglade växlar, när avståndet från infartstågvägens slutpunkt till den punkt, där två tåg skulle kunna sammanstötta, är minst 200 m, om endast ett tåg behöver gå för långt för att en kollision skall inträffa (fig 1 nedan), och minst 100 m, om båda tågen måste gå för långt (fig 2).

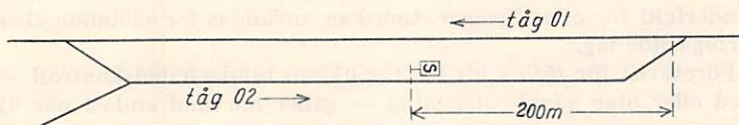


Fig 1

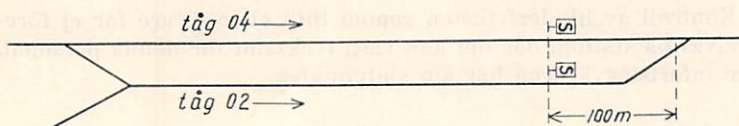


Fig 2

Till § 58

Skydd för allmänheten på bevakad station

Även om tåg skall stanna omedelbart framför det ställe, där allmänheten måste passera för att komma till eller från tåg, bör tkl iaktta denna paragraf.

Spärrning kan göras genom t ex kedjor eller bommar eller genom automatiska eller manuella ljus- och ljudanordningar.

Om ti finner behov av motsvarande skydd för allmänheten på andra dpl än bevakad station, kan han t ex ålägga tv samma skyldighet som tkl eller ordna automatisk spärrning.

Till § 59

Tåganmälan

Till avd a. Klart-anmälan, liksom då-klart-anmälan, skall lämnas av tkl själv i största möjliga utsträckning. Tklbiträde eller annan tjänsteman får inte lämna klart (då-klart), utan att tkl gett order härom i varje särskilt fall. Ordern ges genom att tkl sätter sin signatur i tamboken. Kan han ej göra det — t ex om han är ute på bangården — får han ge ordern muntligt, men då skall han snarast möjligt bekräfta denna med sin signatur.

Till § 59: 1
Utförlig tam.
Klart-anmä-
lan

Observera att det skall uppges, till vilken station det är klart. När flera stationer använder samma telefonlinje för tam, kan denna eljest missuppfattas.

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

När då-klart utväxlas, skall »då 01 ink» antecknas i tamboken. Eljest kommer denna att ange klart utan villkor, och detta kan innebära stora risker. Då-klart får användas endast vid spetsmöte, d v s när det ena tåget skall avgå genast sedan det andra kommit in, eller när ti eljest medgett detta. Har tkl anledning tro, att tåg-följden kan ändras, får han ej lämna eller ta emot då-klart. Då-klart får ej heller lämnas för 02, när K16-nyckel lämnats ut till tbfh på 01.

Då-klart-
anmälan

Till avd b. Tkl på den station, som tåg går mot, behöver så tidigt som möjligt besked om tågets avgång. Ett fel kan ha gjorts, så att två tåg är i rörelse mellan stationerna på samma spår. Genom ut-anmälan kan detta uppdagas och en olyckshändelse kanske avstyrras. Vidare skall tkl på nästa station ges tillfälle att i god tid vidta åtgärder för att klarera tåget. Därför skall »01 ut» anmälas genast, sedan 01 avgått. Måste tkl själv anmäla »01 ut», kan han dock på grund av föreskriften i § 61 ej göra detta, förrän tåget passerat stationsgränsen eller kommit ur synhåll.

Ut-anmälan

Till anm 2. Anledningen till denna föreskrift är, att tåg, som består av endast ett eller flera lok, ej har slutsignaler. Meddelande enl denna anm är av betydelse för tkl, när in-anmälan skall lämnas.

Till avd c. Observera att *tre* fordringar alltid skall vara fyllda, innan tkl får lämna in-anmälan. För tåg med pålok tillkommer kontroll av att påloket (återgående påloket) inkommit, och när K16-nyckel lämnats ut till tbfh, anmälan om nyckelns återlämning.

In-anmälan

I punkt 1 avses, att det sista fordonet i det tågsätt, som anländer, skall ha kommit innanför stationsgränsen. Kan tkl ej själv göra kontroll enl denna punkt, får han godta uppgift från annan tjänsteman.

I punkt 2 avses kontroll av att fordon ej gått loss från tåget på linjen. Om tkl ej själv kan iaktta slutsignalerna, får han godta uppgift härom från annan tjänsteman. Förekommer detta regelbundet, anges åliggandet i säpl.

Punkt 3. Denna kontroll skall göras även om infartssignalen automatiskt återgår till »stopp». Kan tkl från stationshusets närhet eller från ställverket ej kontrollera infartssignalens ställning, måste han iaktta de kontrollanordningar, som finns, eller skaffa sig visshet på annat sätt. Skall annan tjänsteman än tkl regelbundet göra denna kontroll, anges detta i säpl. Tkl får ej nöja sig med att se på kontrollfönstret till signalställare (-vev, -hävstång), ty detta anger endast att *ställaren* etc intar normalläge men ej säkert att huvudsignalen visar »stopp». (Det *kan* tänkas, att t ex semaforvinge på grund av kyla och tröghet ej återgått till »stopp».) Tkl skall i stället iaktta signalen eller den kontrollampa eller annan kontrollanordning, som visar *signalens* ställning.

För rätten att lämna in-anmälan gäller vad ovan sagts om klart-anmälan.

Observera att det skall uppges, till vilken station tåget kommit in. När flera stationer använder samma telefonlinje för tam, kan denna eljest missuppfattas.

Till § 59: 2
Tam vid pålok

I ut-anmälan för tåg med pålok skall påloket nämnas, oavsett om det skall återgå på del av stationssträcka eller över hel sådan.

Med »återgående pålok» avses pålok, som återgår på del av stationssträcka. Återgår pålok över hel stationssträcka, utväxlas tam för återgången i samma ordning som för andra tåg.

Till § 59: 5
Tam på
bansträcka
med auto-
matisk lin-
jeblocke-
ring

Klart- och ut-anmälan utväxlas för det första tåg, som möter återgående pålok, för att ej två tåg i motsatt riktning skall kunna finnas på samma spår på en stationssträcka.

Till § 60

Hinderanmälan

Hinderanmälan antecknas i tamboken på såväl gränsstationerna som på mellanliggande bevakade stationer.

Till § 60:1
Telefonanmälan

På gränsstationerna till en bansträcka med hinder består hinderanmälan normalt av två moment: telefonanmälan och stoppsignalering för tåg mot den bansträcka, där hinder finns. Stoppsignaleringen är olika på skilda stationer. Ti avgör, hur den skall utföras, och sättet anges i säpl. Huvudprincipen är, att utfartssignal skall utnyttjas, när sådan finns.

Till § 60:2
Stoppsignalering

Även vid bdisp efter tåg skall stoppsignalering ordnas på båda stationerna genast sedan hinder anmäls.

Har tsm eller annan tjänsteman efter överenskommelse med tkl satt ut bansignaltavla, får tkl kontroll av att detta gjorts, begränsas till att han tar emot bekräftelse på att signaleringen är utförd.

I de två fall, då stoppsignalering ej behövs (§ 72:1 och § 84:3) utgörs hindret av tåg på linjen. Detta är fallet även i § 83:3, men stoppsignalering är då trots detta föreskriven, enär tåget i regel blir kvar på linjen längre tid.

Gränsstation till bansträcka med hinder skall flytta över hinderanmälan, när en ny station blir gränsstation på grund av ändringar i bevakningsskyldigheten. På den nya gränsstationen skall stoppsignalering då ordnas enl detta mom, och på den förra gränsstationen skall stoppsignaleringen tagas bort.

För ti beslut om stoppsignaleringen lämnas följande underlag.

Anvisningar
till ti

a) På station med en eller flera utfartssignaler, som gäller från alla tagvägar, sätter tkl en röd stoppskylt på eller vid utfartssignalställare (tagvägslås etc). När utfartssignal används för att visa »kör» till flera linjer, skall den linje, som avses, vara angiven på stoppskylten.

b) På station med utfartssignal, som gäller från endast vissa tagvägar, använder tkl stoppskylt enl a, och dessutom läser han växlarna så, att tåg måste gå på tagväg, som utfartssignal gäller för. Växlarna får sedan ej rubbas under den tid hinderanmälan gäller.

c) För tagväg, som saknar utfartssignal men har dvärgsignal bortom yttersta växeln (t ex vid gång till högerspår), sätter tkl en röd stoppskylt på eller vid dvärgsignalställaren.

d) I övriga fall anordnar tkl stoppsignalering:

- 1) antingen med bansignaltavla vid huvudtagvägen, varvid växlarna läses för genomfart på denna tagväg och sedan ej får rubbas under den tid hinderanmälan gäller,
- 2) eller med bansignaltavla — kompletterad med lykta som nattsignal — vid yttersta växeln eller, om så behövs för t ex växling,

längre ut mot stationsgränsen. Vid bdisp efter tåg skall tavlan på den station, som tåget går mot, placeras på tillräckligt avstånd från spåret.

I fall d l anses lykta obehövlig på grund av bangårdsbelysningen. Tavlan — som skall vara försedd med prisma eller reflexbeläggning — har ansetts vara tillräcklig i normala fall. När förhållandena är ogynnsamma, t ex när belysningen vid signaleringsplatsen är mindre god, skall ti föreskriva att tavlan skall kompletteras med lykta som nattsignal; även detta skall anges i säpl.

Till § 61

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

Till första stycket. Denna föreskrift gäller oavsett om tkl eller tv skall ge signal till tåget eller ej och oberoende av om det är fråga om loktåg eller motorvagnståg. Endast *säkerhetsärende* befriar tkl (tv) från skyldigheten att vistas på plattform eller i dess närhet. Säkerhetsärendet skall dessutom vara *angeläget*, d v s sådant som ej utan allvarliga olägenheter kan uppskjutas.

För att tkl (tv) skall kunna ge stoppsignal, om något fel i tåget upptäcks, skall signalstav (signalflagga) eller handsignallykta medföras, även om dessa signalmedel normalt ej behöver användas, t ex därför att tåget skall stanna utan stoppsignal eller att »avgång» ej skall ges eller skall ges med A-signal. Därtill kommer, att tkl vid vissa tågmötesändringar och vid möte mellan tåg och B-fordon, skall sätta påminnelsekärmen på signalstaven (handsignallyktan).

Ti får medge undantag för station, där tkl måste vistas i ställverk eller vid huvudsignal, dock endast om signal, som tkl ger till tåget därifrån, kan ses tydligt av tps.

Anvisningar till ti

Till tredje stycket. Denna föreskrift gäller på såväl enkel- som dubbelspår.

Uppgiften i tdtboken del A fastställs av ti efter samråd med miö. På vilken sida om tåg tkl skall befinna sig avgörs huvudsakligen av

1) önskemålet att båda sidor av tåg blir kontrollerade med så jämma mellanrum som möjligt i fråga om förskjuten last, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande o d,

2) tkl möjlighet att stoppa tåg, om fel upptäcks. Tkl bör finnas på den sida om tåg, varifrån lokps har största möjligheten att upptäcka stoppsignal, som ges av tkl. Kan lokps på grund av kurva ej se stoppsignal från någon sida, bör tkl befinna sig på den sida om tåget, där han kan ställa utfartssignal till »stopp». På elektrifierade bansträckor bör hänsyn även tagas till möjligheten att snabbt nödfrånkoppla kontaktledningen.

122 (reservsida)

SJH 010 (säok)

TÅGS AVGÅNG FRÅN DRIFTPLATS

Till § 63

Tågpersonals åtgärder före tågs avgång

Om två förare finns i ett tåg, jämställs föraren på det bakre fordonet med biträde. Detta mom gäller alltså även för honom.

Till § 63: 1
Innehav av
tdt, S5 och
vko

Vilka åtgärder som skall vidtagas om vko ej kan erhållas, framgår av § 49: 12.

Till andra stycket. Detta skall göras för att förebygga misstag om tågnumret, t ex vid tågsättsbyte eller tågföljdsändring.

Föreskrift om kontrollåtgärder av särskild tbfh finns även i § 45: 3.

Till § 63: 2
»Klart för av-
gång» på beva-
kad station

Till första och andra stycket. »Klart för avgång» kan ges med arm, handsignallykta eller »klart för avgång»-signal, men den får bytas ut mot muntlig anmälan. Vid anmälan skall formuleringen »klart för avgång» användas, ty erfarenheten visar, att andra formuleringar kan vålla missförstånd. Vid behov bör tågnumret uppges.

Till tredje stycket. Denna föreskrift innebär, att särskild tbfh skall kontrollera möte, endast om hans tåg gjort uppehåll på mötesstationen (även om tåget är genomfartståg där). Han har där emot ingen sådan skyldighet på station, där tåget passerar (vilket dock lokps har enl mom 3).

När tbfh frågar tkl om mötande tåg kommit in, skall han uppges tågnummer.

Föreskrift om kontrollåtgärder av föraren finns även i § 45: 4 och 5.

Till § 63: 3
Lokps kon-
troll vid dpl

Dessutom gäller enl str 400, att rälsbusståg med särskild tbfh eller med biljettgranskare ej får avgå från dpl, där tåget gjort uppehåll, förrän tbfh (biljettgranskaren) gett »stäng dörrarna» (●) till föraren med den s k enklangsklockan. Eljest skulle föraren kunna stänga dörrarna, innan tbfh (biljettgranskaren) kommit på tåget.

Till punkt 1. När förare frågar tkl om mötande tåg kommit in, skall tågnummer uppges, varefter föraren meddelar biträdet erhållet besked. Motsvarande gäller när biträdet frågar. Besked i högtalare får lämnas endast på de stationer, som ti i samråd med miö föreskrivit (se tdtboken del A), varvid tågnummer skall uppges.

Kontroll genom »har mötande tåg kommit in» ger i regel ej samma säkerhet som de andra sätten och får därför ej användas i onödan.

Till punkt 2. »Avgång», som lokps ser enbart i backspegel, får ej godtagas.

Till sista stycket. Denna föreskrift gäller t ex om lokps på en bevakad station vid enkelspår ser, att infartssignalen för tåg i motsatt riktning visar »kör».

Till § 64

Avgångstid

Tidsbestämningarna i denna paragraf gäller alla dpl, alltså även utgångsstation, obebakad station och sådan hållplats och lastplats, där tid angetts i tdt.

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

Det kan i vissa fall — t ex för extratåg — vara svårt för personal på linjen att avgöra, om trafikutbytet för ett visst tåg vid en dpl medger, att tåget avgår före avgångstiden enl tdt. Det kan också hända, att ett uppehåll för ett visst tåg — även ordinarie — bortfaller eller ändras på annat sätt, utan att personal på linjen under rättas härom. *Av dessa anledningar måste arbetande personal, småfordonsförare, vägvakter m fl vara beredda på att alla tåg kan avgå från dpl upp till 5 min före avgångstiden enl tdt och att vissa lokalgodståg kan avgå upp till 15 min före avgångstiden enl tdt.* För dessa lokalgodståg är i den grafiska tdt den vid dpl-linjerna avbrutna tåglinjen försedd med ett kort tvärstreck.

Anvisningar
till ti

Att lokalgodståg får avgå från dpl upp till 15 min före avgångstiden enl tdt medges av ti efter samråd med biö. Eftersom sådana tåg kan innebära risker av olika slag (och dessutom förlorad arbetstid för personal på linjen), bör medgivande lämnas endast när skälen är mycket starka och i regel ej för stationssträcka, där vägvakt manövrerar bommar.

Till § 65

Avgångssignal m m

Till punkt 3. Innan tkl ger »avgång», skall han ha fått klart för tåget till nästa station och kontrollerat, att utfartssignalen visar »kör». Utväxlas ej klart, därför att automatisk linjeblockering är i bruk, får tkl ej ge »avgång», förrän utfartssignal och närmaste blocksignal visar »kör», såvida inte § 52:4 eller 71:4 tillämpas.

Till § 65:1
Tkl kontroll-
åtgärder före
»avgång»

Finns i utfartstågvägen dvärgsignal, som kan visa signalbild enl fig 5 e eller f (§ 8:4), behöver utfartssignalen ej visa »kör», utan tkl får ge »avgång», när dvärgsignalen visar grönt blinkande sken.

Till avd b. Om automatisk linjeblockering tages ur bruk, ges tps på alla tåg order (S14). Då skall tkl ge »avgång» även till genomfartståg.

Till § 65:2
»Avgång»
på bevakad
station

Till anm. Har tps fått order (S9) om möte med återgående på lok eller order (S10) om felaktig utfartssignal, innebär ordern även att tkl skall ge »avgång» till genomfartståg.

Till avd c. När tåget stannat enbart därför att utfarts- eller blocksignal enl punkt 3 visat »stopp», får det fortsätta, så snart signalen visar »kör». Om däremot tkl — t ex vid tillämpning av § 74 — dessutom gett stoppsignal med signalredskap, får tåget ej avgå utan avgångssignal.

Innan »avgång» (eller ny »avgång») ges till tåg, som efter avgång stannat på stationen, skall tkl ha fått »klart för avgång» från tåg med särskild tbfh eller motorvagnståg.

Detta mom gäller, när tåget stannat på obevakad station eller på lastplats, hållplats eller annan plats på linjen. Finns ej särskild tbfh, får tåget avgå utan vidare, när villkoren härför är fyllda.

Till § 65:3
»Avgång»
på linjen

När tåget stannat enbart därför att huvud- eller dvärgsignal visat »stopp», får det fortsätta, så snart signalen visar »kör».

Har tåg efter avgång från bevakad station fått stoppsignal — t ex från tkl eller från utfarts- eller blocksignal — men ej kunnat stanna, förrän främsta fordonet finns bortom stationsgränsen, får föraren givetvis ej fortsätta (alltså ej heller godta »avgång» från tbfh), förrän tkl kontaktats.

Till avd a. Varken tkl eller tbfh får ge »avgång» endast muntligt, och lokps får ej godta muntlig order om avgång.

Till § 65:4
Hur »avgång»
ges

Till avd b. A-signal får ej användas till tåg, som passerar dpl. Även om dpl har A-signal, får »avgång» ges med signalstav, arm eller handsignallykta, om detta vid något tillfälle är lämpligare för att vinna tid.

Till avd c. Tkl (tbfh) skall välja möjligast fria plats med lämplig bakgrund och ge signalen sakta och omsorgsfullt.

»Avgång» till genomfartståg skall normalt ges så tidigt, att onödigt avsiktning undviks.

När »avgång» till stillastående tåg normalt ej ges på förarens sida av tåget, måste föraren på tåg utan biträde gå över till andra sidan, när »avgång» väntas.

Till sista stycket. Enl § 14:12 skall lokps på det främsta loket ge »lossa bromsarna», när tåg med pålok skall sättas i gång.

Till § 66

Tåganmälan har ej kunnat utväxlas

Till § 66:1
Tkl åtgärder

Till andra stycket. I detta fall står infartssignalen i L till »kör» för både 03 och 02. Därför får ej båda tågen avgå mot L.

T1 kan även ändra mötet från L till K eller till station på andra sidan L (t ex M).

Till punkt 1 b. Vid beräkning av den tidpunkt då 03 får avgå, läggs gångtiden enl tdt till den verkliga avgångstiden.

Till § 66:2
Lokps åtgärder

Hur tps skall förfara vid ankomsten till L framgår av § 70:9—10.

TÅGS GÅNG

Till § 69

Tågs hastighet

I denna paragraf finns ej alla hastighetsuppgifter för tåg. Sådana finns även i andra paragrafer (tex i § 40—43 och bilagorna) och i andra SJF (tex SJF 400, bl a om olika fall då kontaktledningen är spänningslös).

A. Gemensamma föreskrifter

Till punkt b. Sth för verksamt dragfordon framgår av dels uppgift i fordonet, dels tabellen i tdtboken del A över dragfordons sth på olika bansträckor. Den lägsta av dessa hastigheter skall lokps tillämpa utan order. I fråga om overksam dragfordon och övriga fordon i tåg gäller bl a § 43.

Till § 69: 1
Avgörande
faktorer för
tågs hastighet

Cba meddelar de hastigheter, som skall gälla för olika fordon med hänsyn till banans bärförmåga (dvs banöverbyggnadens, banunderbyggnadens och broarnas bärförmåga). Bdc kan fastställa lägre värden med hänsyn till lokala förhållanden (spårläge, kurvförhållanden, underhållsstandard, signal- och säkerhetsanläggningar, kontaktledning m m). Den högsta av de hastigheter, som fastställs för olika fordon, är banans sth, och denna anges i en tabell i tdtboken del A.

Till § 69: 2
Banans sth

När hastighetsnedsättning behövs i lutning eller kurva, gäller § 28, dvs hastighetstavlor och i vissa fall även orienteringsmärken skall vara uppsatta.

Till § 69: 3—4
Sth i lutning
och kurva

Till avd a. »Kör varsamt» från huvudsignal ges med två gröna fasta sken eller två vingar (i regel växelkurva eller oförreglad växel) eller — i fråga om infartssignal — med tre gröna fasta sken eller tre vingar (bl a infart till avkortad tågväg eller annan kort tågväg).

Till § 69: 5
Sth i övrigt

Större hastighet än enl § 69 kan gälla enl linjebeskrivningen, och lägre hastighet kan gälla på grund av hastighetsnedsättning enl § 28.

Till anm 2. Orsakerna till denna föreskrift är

1) Om utfartssignal (dvärgsignal) saknas eller är uppställd *bortom* utfartsväxlarna, är dessa oförreglade.

2) Om endast dvärgsignal enl fig 5 b finns *framför* utfartsväxlarna, är dessa visserligen förreglade men växelkurva *kan* finnas.

3) Om däremot utfartssignal eller dvärgsignal enl fig 5 e—f finns *framför* utfartsväxlarna — föreskriften i anm 2 är alltså ej tillämplig — regleras hastigheten genom den signalbild, som visas.

Till avd b. Efter »beredd» gäller sth 30 km/tim, tills tåget stannat eller »avgång» getts. Observera dock att sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) kan gälla därefter till följd av annan föreskrift i mom 5. Exempel: ett genomfartståg tages in enl § 52, mom 2 eller 3. Utfartssignal finns ej framför utfartsväxlarna. Eftersom såväl infarts- som utfartsväxlarna då är oförreglade, får hastigheten genom dessa efter »avgång» ej överstiga 40 km/tim (30 km/tim på smalspår).

Till avd c och d. Oförreglade växlar tillkännages genom »kör varsamt» från huvudsignal eller genom särskild beteckning i tdt (t ex $\frac{1}{2}$ resp »of» i S4). Denna beteckning i tdt innebär att såväl infarts- som utfartsväxlarna kan vara oförreglade. I fråga om den sträcka, på vilken sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) skall hållas, gäller föreskrifterna i avd a, dvs som om infartssignalen visat »kör varsamt».

Växelkurva tillkännages genom »kör varsamt» från huvudsignal eller från dvärgsignal enl fig 5 f. Även »kör» från infartssignal (ett grönt fast sken eller en vinge) kan dock innebära gång genom växelkurva, nämligen om oförreglade växlar finns (t ex beteckningen $\frac{1}{2}$ resp »of») eller om detta angetts i linjebeskrivningen. I sistnämnda fall är signalering enl § 28 anordnad.

Enl sök § 24 kan CSJ medge att oförreglade växlar får finnas även på linjen. Förekomsten av oförreglade växlar skall i detta fall anges i linjebeskrivningen och signalering enl § 28 anordnas.

I en växel, som ligger i rakspår, avses med växelkurva det kurvspår, som avviker från rakspåret. I en växel, som ligger i kurva, avses med växelkurva på en station det spår, som avviker från huvudtågvägen, och på linjen det spår, som avviker från tågspåret.

B. Andra tåg än motorvagnståg litt Y

Till avd b. Att sth i bromsgrupp P på normalspår är lägre, när bromsvikten kommer från både P- och G-bromsar, än när bromsvikten kommer antingen från endast P-bromsar eller från både P- och S-bromsar, beror på den stora skillnaden mellan å ena sidan S- och P-bromsar och å andra sidan G-bromsar i fråga om tillsättnings- och loss-

ningstiderna. När G-broms måst kopplas in i tåg av bromsgrupp P, får föraren uppgift härom på bl 670.17. Denna uppgift innebär alltså, att tågets hastighet på normalspår är 90 i stället för 100 km/tim.

Till § 70

Tågpersonals åtgärder under tågs gång

A. Allmänt

Till § 70:1
Tps utkik vid
avgång från
dpl

När det finns två förare i ett tåg, jämställs föraren på det bakre fordonet med biträde, och även denne är alltså skyldig att hålla utkik bakåt.

Till § 70:2
Lokps utkik
under gången

Lokps skall ge akt på tåget, bl a för att kunna upptäcka brand, farlig lastförskjutning, varmgång, öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande, urspårning m m. Detta förutsätter alltså utkik bakåt. Även föreskriften att lokps skall ge akt på signaler, kräver utkik bakåt. Detta är fallet t ex när tåg passerar personal på linjen, ty personalen kan upptäcka någon fara och därför ge stoppsignal.

Utkik bakåt hålls bäst i kurvor, där man kan få överblick över tåget. Eftersom tågets båda sidor behöver kontrolleras, måste biträde då och då gå över till motsatt sida för att hålla utkik därifrån. Kan han ej lämpligen göra detta (t ex på grund av utrymmesbrist) skall föraren och biträdet komma överens om att föraren håller utkik bakåt och biträdet framåt.

När biträde saknas, måste föraren då och då hålla utkik bakåt.

Till § 70:3
Utväxling av
meddelanden
mellan förare
och biträde

Till andra stycket. Av såo formulering framgår, att dessa meddelanden utväxlas endast mellan förare och biträde på samma dragfordon. Här avses ej blott signal från signalinrättning utan även signal, som ges med armar, lykta eller annat signalredskap.

Före avgången från varje bevakad station skall förare och biträde göra klart för sig och meddela varandra vad som gäller till nästa bevakade station, t ex hastighetsnedsättningar enl linjebeskrivningen och andra förhållanden enl tdt, vko eller S-order. Dessutom skall de utväxla meddelanden före ankomsten till varje plats, där något särskilt är att iaktta, t ex framför orienteringsmärke, hastighetstavla m m. Före ankomsten till en station skall förare och biträde meddela varandra bl a om stationen är obevakad, om infartssignalen skall visa »kör varsamt» och vilket eller vilka tåg, som man skall möta på stationen.

Till § 70:4
Försignal

Sedan infartssignal blivit synlig, måste lokps ha sin huvudsakliga uppmärksamhet på denna, ty signalen kan i en farlig situation ställas till »stopp».

Till § 70:5
Tågs tider

Om ett lokalgodståg går från en dpl 8 min före avgångstiden enl tdt, får det komma till nästa dpl 8 + 5, d v s 13 min före ankomsttiden enl tdt. Om ett lokalgodståg gått 15 min före tiden, får det

komma 20 min för tidigt till nästa dpl (t ex station). Andra tåg än lokalgodståg får anlända högst 5 min före ankomsttiden.

För ett försenat tåg däremot innebär föreskriften, att tåget kan köra in all förlorad tid, och därutöver kan tåget framföras 5 min före den tidpunkt, som med hänsyn till de i tdt angivna tiderna kan anses vara den normala på bansträckan.

Av linjebeskrivningen framgår, om huvud- eller dvärgsignal förreglar växel, rörlig bro e d på linjen. Är signalen blocksignal, har den dessutom triangelformig märktavla i stället för rund.

Till § 70: 6
Växel och
rörlig bro
på linjen

När tåg får medgivande att passera »stopp» från sådan utfarts- eller dvärgsignal på bevakad station, som normalt förreglar växel (bro e d) på linjen, skall tkl ge lokps order (S10).

C. Tågs ankomst till station

Detta mom gäller först sedan »tåg kommer» och »beredd» getts (när dessa signaler skall ges).

Till § 70: 8
När tåg
skall stan-
na utanför
bevakad
eller obe-
vakad sta-
tion

Detta mom gäller även, när »stopp» visas med hjälpsignalmedel eller när infartssignalen visar felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller när signal uteblir. Infartsdvärgsignal jämföras med infartssignal.

När avståndet mellan stationsgränsen och yttersta växeln är kortare än 100 m (anges i linjebeskrivningen), bör tåget vid tillämpning av detta mom stanna ca 100 m utanför yttersta växeln.

Vid enkelspårdrift gäller enl § 81:5 andra föreskrifter, när station är obevakad och infartssignal saknas för högerspåret.

Ett fall då lokps kan ha anledning tro, att tkl ej är närvarande är när tps fått order (S10) att tam ej utväxlats med stationen.

Till § 70: 9
Åtgärder
efter stopp
utanför be-
vakad eller
obevakad
station

Till avd a och b. Dessa åtgärder skall utföras av föraren, när denne är tbfh. I sådant fall får tåget fortsätta utan avgångssignal.

Till avd c. Anledningen till den låga hastigheten är, att huvudsignal på stationen kan ha ställts till »stopp» på grund av att spår är ofarbart.

Lokps torde observera § 70: 6, om utfartssignal i körställning enl linjebeskrivningen förreglar växel, rörlig bro e d på linjen.

Detta mom gäller oavsett om tps fått order (S10) om utebliven tam eller ej.

Till § 70: 10
Tkl saknas
på bevakad
station

Detta mom gäller oavsett om tps fått order (S10) att »Fri genomfart» saknas eller ej.

Till § 70: 11
Utfartssignal
visar ej »kör»
på bevakad
station

Till § 71

Särskilda föreskrifter för bansträckor med linjeblockering

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

Förarens telefonsignal går i detta fall in till stationen, om denna blivit bevakad, eljest till nästa bevakade station. När stationen är obebakad, har infartssignalen ställts in för automatisk påverkan av tågen. Därför måste föraren ha medgivande från tkl på nästa station att passera infartssignalen liksom när det i mom 4 är fråga om blocksignal. När tåget sedan går till närmaste växel, ställs infartssignalen för tåg i motsatt riktning automatiskt till »stopp». Därefter måste tågvägsinspektion göras i detta fall liksom eljest på station.

Tkl medgivande skall repeteras av föraren, och repetitionen skall bekräftas av tkl med »rätt».

Tåg skall stoppas för denna ordergivning senast på kontrollstationen, även om tåget är genomfartståg där.

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

När en *enstaka* blocksignal ej kan visa »kör», bör den automatiska linjeblockeringen som regel ej tagas ur bruk.

När tkl fått meddelande från förare, att viss blocksignal (här betecknad Xy U4) ej visar »kör», skall han normalt vidtaga följande åtgärder:

1) I tamboken införes tågets nummer (här kallat 04) liksom numren på eventuella tåg som befinner sig framför 04 på samma stationssträcka.

2) I tambokens anm.kolumn noteras för 04 »Stopp vid Xy U4».

3) Det kontrolleras, att riktig körriktning är inställd.

4a) Om *föregående tåg (02)* redan kommit in till stationen, och tkl ej känner till annat hinder, får han lämna 04 medgivande att passera Xy U4. I tambokens anm.kolumn noteras härvid för 04 »Medg passera kl» samt förarens signatur.

b) Om *föregående tåg (02)* ännu inte kommit in till stationen, måste tkl förvissa sig om att 02 lämnat blocksträckan efter Xy U4, innan han ger 04 medgivande att passera Xy U4. På bansträcka utan linjeradio innebär detta, att tkl måste vänta tills 02 kommit in till stationen. (Undantag: om föraren på 02 av någon anledning ringer upp tkl, eller om mellanliggande obebakad station kan ta upp bevakningen.) När tkl ger 04 tillstånd att passera Xy U4, note-

Till § 71: 1
Åtgärder
efter stopp
utanför
obevakad
station

Till § 71: 3
Fristående
försignal till
blocksignal
felaktig

Till § 71: 4
Åtgärder
efter stopp
framför
blocksig-
nal

ras i tambokens anm-kolumn »Medg passera kl» samt förarens signatur.

5) När det finns ett flertal blocksträckor mellan Xy U4 och nästa bevakade station, möter det inte något hinder att tillämpa följande förfaringssätt, om det innebär fördelar för tågföringen.

När tkl ger 04 medgivande att passera Xy U4, kommer han samtidigt överens med föraren, att denne skall meddela tkl, då 04 i sin helhet passerat blocksträckan efter Xy U4. (Detta innebär således att 04 skall stanna vid huvudsignalen som ligger två blocksträckor bortom den signal som ej visar »kör», enligt ovanstående benämningar vid Xy U8.) När tkl fått besked om att 04 befinner sig vid Xy U8 och medför slutsignaler noteras i tambokens anm-kolumn »Vid Xy U8 kl» samt förarens signatur. Härefter får tkl medge nästa tåg att passera Xy U4.

I fråga om repetering av tkl medgivande se vad ovan sagts till mom 1.

Observera att detta mom gäller även återgående pålok.

C. Automatisk linjeblockering tages ur bruk

Till § 71:5
Hur linje-
blockering
tages ur bruk

Observera att den automatiska linjeblockeringen får tagas ur bruk *endast om orsaken till felet är känd* och först sedan samråd skett med bl a suoc. Ordern skall ges av tl.

När automatisk linjeblockering skall tagas ur bruk, skall enl § 59 in-anmälan lämnas för det tåg, som senast gått medan den automatiska linjeblockeringen var i bruk. In-anmälan innebär bl a kontroll av att 01 har slutsignal, när sådan skall finnas. Denna kontroll är väsentlig, eftersom fordon kan ha gått loss från tåget. Om den station, som skall lämna in-anmälan, ej iakttagit slutsignalerna, måste dessa i stället kontrolleras på längre bort belägen station eller genom samtal med tps.

När automatisk linjeblockering tages ur bruk, föranleder detta flera ändringar, t ex i fråga om tam, tps kontroll av möten och order till tps vid enkelspårdrift.

Tl bör observera att order om möten ej enbart avser möten med extratåg. Nya sk kontrollmöten kan nämligen uppkomma även om möte med visst tåg (ordinarie eller extratåg) finns angivet i tdt. Om enkelspårdrift är anordnad, måste tl beakta, att S7 skall delges även sådan ordergivningsstation, som tidigare ej tillställts ordern, därför att linjeblockeringen då var i bruk.

S14 användes dels när tkl tar emot tl order, dels vid ordergivning till tps. (När linjeblockeringen åter tagits i bruk på *hela sträckan* skall dock tps ges order på S11.)

Som framgår av § 52: 4, anm, ges ingen särskild order till lokps om felaktig utfartssignal på bevakad station, varifrån tåg skall gå in på sträcka med automatisk linjeblockering ur bruk. På S14 får lokps nämligen generellt tillstånd att efter »avgång» passera utfartssignal som visar »stopp». »Avgång» från tkl innebär alltså även, att tåget får passera utfartssignalen.

Till § 71: 6
Order till tps

En konsekvens av detta är, att utfartssignalen inte får användas på vanligt sätt vid hinder enl § 74: 3c. Tkl måste i stället tillämpa de särskilda föreskrifterna i § 74: 5.

Observera att *sth 90 km/tim* gäller, oavsett vilken signalbild, som visas från blocksignal. På blocksträcka, där växel eller rörlig bro normalt förreglas genom blocksignal i körställning (trekantig märktavla), gäller dessutom föreskriften i § 70: 6.

Till § 71: 7
Sth

Anledningen till att sth begränsats till 90 km/tim är att den säkerhet, som linjeblockeringen innebär, måste ersättas av personella, från den normala rutinen avvikande åtgärder, t ex tam och kontroll av tågmöten.

Det bör i möjligaste mån undvikas att ta linjeblockeringen i bruk före den tidpunkt, som angetts i ordern enligt mom 5. Detta med hänsyn till risken att tåg, som redan fått order att linjeblockeringen tagits ur bruk, av förbiseende ej ges den för säkerheten så viktiga »kontraordern».

Till § 71: 8
Linjeblockering kan tagas i bruk tidigare än beräknat

Vid tillämpningen av föreskrifterna i mom 8 är det därför av synnerlig vikt att kontrollstation förvissar sig om vilka order, som getts tps på tåg, som beröres av den ändrade ordern.

Till § 72

Klarering av ankommande tåg

A. Gemensamma föreskrifter

Detta mom avser såväl genomfartståg som tåg med behovsuppehåll och tåg med fast uppehåll.

Här avses även det fall, då tkl av någon anledning ej kan ta in ett tåg på stationen utan måste låta det stå utanför.

Vid beräkning av den tidpunkt, då tåg normalt skall komma, läggs gångtiden enl tdt till den verkliga avgångstiden vid närmast föregående bevakade station.

Till § 72: 1
Tåg har ej
kommit in till
bevakad sta-
tion när det
väntats

När och hur stoppsignal ges till genomfartståg, som skall stoppas på bevakad station, framgår av § 74: 2—4.

Till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll skall stoppsignal ges, om tåget skall göra uppehåll. Stoppsignal ges dock ej, när U-märke finns och detta gäller för tåget. Stoppsignal ges ej heller till tåg med fast uppehåll i de fall, som nämns i mom 3 b och c.

Har tåg utan särskild tbfh fast uppehåll eller behovsuppehåll på annan plats än bevakad station, får föraren stanna tåget på lämpligt ställe utan stoppsignal.

Till § 72: 2
Stoppsignal

Eftersom »stopp» skall ges väl synlig för lokps, måste denna signal till tåg utan biträde i regel ges på förarens sida eller repeteras av annan tjänsteman, som är lämpligare placerad. Ser föraren ej stoppsignal, skall han stanna tåget på det ställe, där det normalt brukar stoppas; på bevakad station dock senast med främsta delen vid infartstågsvägens slutpunkt. U-märke bör vid behov sättas upp för dessa fall.

B. Tåg med fast uppehåll

Till avd c. Det är önskvärt att fjärr- och direktgodståg går ända till infartstågsvägens slutpunkt, för att dess bakre del om möjligt skall stå hinderfritt. Det skulle dock vara svårt för tkl att avpassa sin stoppsignal med hänsyn härtill. Därför skall dessa tåg stanna utan stoppsignal.

Till § 72: 3
Var tåg med
fast uppehåll
skall stanna
utan stoppsignal

Enl § 14: 4 skall föraren ge »fara», om tåget gått för långt. Ges ej denna signal, får dock tkl eller särskild tågvägsinspektör ej härav dra den slutsatsen, att tåget står hinderfritt. Om tågets främsta fordon ej stannat hinderfritt, får föraren ej backa tåget, ty sista fordonet kan då komma ut i tågvägen för annat tåg, och tågvägsinspektören kan före backningen ha kontrollerat, att sista fordonet stod hinderfritt.

Till § 72: 4
»Framåt» till
tåg med fast
uppehåll

Här avses ej »framåt», som ges när infartssignal är felaktig (§ 52: 2).

Enl § 5: 1 kan tkl ge muntligt medgivande att passera stoppsignal från signalinrättning.

Till § 72: 5
Tåg med fast
uppehåll får
passera beva-
kad station

Är fast uppehåll för ett tåg obehövt, skall tkl om möjligt ombesörja order (S11) till tåget. Kan så ej ske, tillämpas föreskrifterna i detta mom.

Innan detta mom tillämpas för tåg, som har fast uppehåll för trafikutbyte, måste tkl ha fått besked av särskild tbfh, att uppehållet för tåget är obehövt.

Tkl stoppsignal är avsedd att sätta lokps in i situationen på samma sätt, som när infartssignal är felaktig.

C. Tåg med behovsuppehåll

Till § 72: 6
Klarering av
tåg med be-
hovsuppehåll

Huvudprincipen vid klarering av tåg med behovsuppehåll är, att signal ges till föraren såväl från platsen som från tbfh. Om ena signalen är »varsamhet», skall föraren stanna tåget, oavsett vilken den andra signalen är. Om däremot ingen av signalerna är »varsamhet», får tåget i regel passera platsen. Med »varsamhet» jämställs påstigningsmärke, som är vänt mot tåget, muntligt meddelande och signal från tbfh eller biljettgranskare i rälsbuss med s k enklangsklocka (●●●). Med »klart för avgång» jämställs muntligt meddelande och signal från tbfh eller biljettgranskare i rälsbuss med enklangsklockan (●●).

Påstigningsmärke, som består av endast en lyktanordning, kan ej vändas mot tåg, utan i stället skall det gula fasta skenet tändas (även som dagsignal).

På olika dpl klareras tåg med behovsuppehåll på följande sätt.

På bevakad station. Om uppehåll behövs för stationens del — d v s för att hämta resande, gods eller vagn — ger tkl »varsamhet», föraren svarar med »giv akt» och tkl ger »stopp», om tåget ej skall stanna vid U-märke.

Om uppehåll ej behövs för stationens del, ger tkl alltid »avgång» (alltså ej »klart för avgång» som tv och tbfh). Föraren svarar med »giv akt». Om tåget har p-uppehåll, avgår föraren utan vidare. Om tåget har x- eller a-uppehåll, blir förarens handlande beroende av om det i tåget finns resande, gods eller vagn till stationen eller ej. Är en förare (t ex på motorvagnståg) även tbfh, känner han i regel till detta. Finns särskild tbfh, rättar sig föraren efter det meddelande eller den signal, som han fått från tbfh. Han passerar alltså stationen eller stannar — trots avgångssignalen — där. Har föraren ej fått signal eller meddelande av tbfh, stannar han tåget vid U-märke, om sådant gäller för tåget, eljest när tkl ger »stopp». Ger tkl ej stoppsignal, stannar tåget på lämpligt ställe dock senast med främsta delen vid infartstågvägens slutpunkt. När tåget sedan är klart att

avgå, skall »klart för avgång» signaleras eller anmälas enl § 63:2, varefter tkl ger ny »avgång».

På dpl med tv. Tv ger signal till tåg med x- eller p-uppehåll men behöver ej göra det till tåg med a-uppehåll.

Behövs uppehåll, vänder tv påstigningsmärket mot tåget. Finns ej sådant, ger tv »varsamhet». Sedan föraren svarat med »giv akt», stannar han tåget vid U-märke, om sådant gäller för tåget, eljest när tbfh ger »stopp». Ger tbfh ej stoppsignal, stannar tåget på lämpligt ställe. Om särskild tbfh finns, ger denne därefter »avgång».

Om uppehåll ej behövs för att hämta resande, gods eller vagn, ger tv »klart för avgång». Föraren svarar med »giv akt». Om tåget har p-uppehåll, avgår föraren utan avgångssignal. Om tåget har x- eller a-uppehåll, handlar föraren på samma sätt som på en bevakad station. Skall tåget då passera platsen, behövs ej »avgång». Skall tåget göra uppehåll, skall det stanna enl föregående stycke. Därefter ges »avgång» av tbfh, om särskild sådan finns.

På plats utan tkl eller tv. Om det i tåget finns resande, gods eller vagn till platsen, eller om föraren ej känner till detta eller om han i förväg fått meddelande, att gods eller vagn skall hämtas där, skall föraren stanna tåget på samma sätt som på dpl med tv. Därefter ges »avgång» av tbfh, om särskild sådan finns.

Om uppehåll ej behövs enl föregående stycke för tåg med x- eller p-uppehåll, skall föraren stanna tåget, om påstigningsmärke är vänt mot tåget eller om lokps eller tbfh ser påstigande på platsen. Eljest passeras platsen utan avgångssignal.

Till § 73

Hinder på bevakad station för tåg med fast uppehåll

Till § 73: 1
Infartshinder
för tåg med
fast uppehåll

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

Hinder kan utgöras av t ex uppställt fordon eller pågående växling. Däremot anses slutväxel, som ligger i läge för mötande tåg, ej vara hinder enl § 73: 1.

Som hinder räknas ej heller bommar, som inte är fälda vid en vägkorsning på stationen. Om bommarna vid en vägkorsning *bortom* den plats, där ett tåg brukar stanna, skall fällas eller ej, innan tåget tages in, avgörs av stf med hänsyn till de lokala förhållandena och anges i säpl. Är avståndet kort, skall regeln vara, att bommar fälls.

För att underrätta lokps om hinder enl § 73: 1 finns fyra olika sätt:

- »h» i tdt,
- order på S10,
- order utanför stationen,
- »tåg kommer» och »beredd».

I alla dessa fyra fall är sth 30 km/tim. Lägre hastighet kan dock anges på S10 eller i muntlig order.

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station, varifrån tåg skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order då alltid ges.

Till avd a. »Tåg kommer» och »beredd» kan ej godtagas eftersom sth då är 30 km/tim.

Till avd b. Den plats, där tåget brukar stanna, kan vara platsen för U-märke, som gäller för tåget.

Till avd d. Enl tdtboken del A betyder »h» i tdt, att hinder finns *bortom* infartstågvägens slutpunkt. Detta gäller även om spår för tåget ändras. Finns hinder vid eller före slutpunkten, måste alltså tåget tagas in efter annan ordergivning eller efter signalering från tåget.

Finns »h» i tdt, skall detta vara angivet på stationens tågordning. Eftersom sådant hinder kan innebära vissa faror — och hastigheten blir endast 30 km/tim — skall stf pröva behovet härav före varje tdtskifte.

Till § 74

Hinder på bevakad station för genomfartståg och tåg
med behovsuppehåll

A. Tåg behöver ej stoppas på bevakad station

Har lokps gett »tåg kommer» och »beredd», får hastigheten ökas, sedan tkl gett »avgång». Därför får tkl ej ge »avgång» för tidigt. Skall hastigheten vara låg även under utfarten, måste lokps ges order härom.

Till § 74:1

Eftersom »tåg kommer» och »beredd» ej ges framför station, varifrån tåg skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk och ej heller framför vissa andra stationer, måste order (på tidigare station eller utanför stationen) då alltid ges.

B. Tåg skall stoppas på bevakad station

Hinder kan vara t ex

Till § 74:2-4

att tåget måste stoppas på stationen på grund av hinder i tågvägen,

att order till tps skall ges på stationen eller

att nästa stationssträcka ej är fri.

I de flesta fall får tåget gå till infartstågvägens slutpunkt, t ex när mötande tåg ej stannat hinderfritt med sin bakre del.

Framför vissa stationer ges ej »tåg kommer» och »beredd»; se vad ovan sagts till mom 1.

Observera att tkl vid tillämpning av mom 2—4 skall ge stoppsignal med signalflagga resp rött sken från handsignallykta, alltså även när tåget får gå till infartstågvägens slutpunkt. Ett undantag från denna regel finns dock, nämligen vid tillämpning av mom 4 a.

Till anm. Här avses de fall, då utfartssignalen är placerad så, att lokps ej i tillräckligt god tid kan se stoppsignal från denna. Ddc föreskrift tages in i linjebeskrivningen och i säpl.

Till § 74:3
Tåg får gå till infartstågvägens slutpunkt

Framför de stationer, som här avses, ges ej »tåg kommer» och »beredd». För att undvika tidsödande ordergivning har här medgetts vissa undantag.

Till § 74:4
Särskilda föreskrifter för automatisk linjeblockering i bruk

Till avd a. Till genomfartståg ger tkl i detta fall varken stoppsignal eller avgångssignal.

Är hindret av annan art skall mom 2 resp 3 tillämpas, vilket bl a innebär att tkl alltid skall ge stoppsignal med signalflagga resp rött sken från handsignallykta och därefter avgångssignal.

Till avd b. Tkl skall efter stoppsignalen ge avgångssignal.

Är hindret av annan art skall mom 2 resp 3 tillämpas, d v s order (på tidigare station eller utanför stationen) måste då alltid ges, eftersom signaleringen »tåg kommer» och »beredd» ej förekommer.

Till § 74:5
Särskilda föreskrifter för
automatisk
linjeblockering
ur bruk

Orsaken till den stränga föreskriften i detta mom är, att tåg som fått S14, får passera utfartssignal i »stopp» efter »avgång» från tkl. Vid hinder måste tkl därför expediera tåget på samma sätt som när utfartssignal saknas.

ÄNDRING AV TÅGS ORDNINGSFÖLJD

Man kan ändra ordningsföljden mellan två tåg genom

- 1) att ställa in ett tåg och i stället anordna ett extratåg,
- 2) att ändra möte,
- 3) att ändra tågföljden, d v s ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.

Till § 76

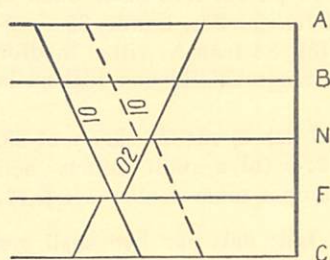
Rapportering av tågförseening

Till anm. Här avses i första hand de bansträckor, där ti medgett att tkl i stället för tl får ändra tågs ordningsföljd.

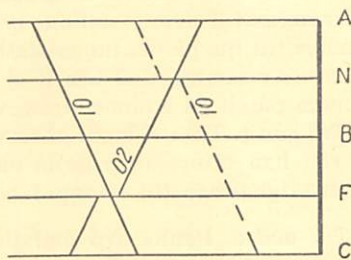
Till § 77

Tågmötesändring

I följande två exempel betecknar streckad linje förseonat tåg.



Ex 1



Ex 2

Ändring av möte kan innebära risker. Det tåg, som är förseonat eller mest förseonat (01), skall kvarhållas på en tidigare station (N) än vad tdt anger (F) för att möta det andra tåget (02). Detta är alltså en situation, som avviker från det normala. Därför är det nödvändigt att genom stränga föreskrifter säkerställa, att 01 verkligen stannar i N, tills tågen har mötts. Huvudprinciperna är följande.

Det behövs kontroll av att tkl i N ej handlar fel och avsänder 01, innan 02 kommit till N. Sådan kontroll är ordnad genom att både tps på 01 och tkl på en annan station är inkopplade.

Tps på 01 skall vara insatt i situationen, innan tåget kommer in till N, så att tps är beredd att invänta 02 där och på så sätt kan

kontrollera tkl. Detta åstadkommes genom att tps ges order på tidigare station, när detta är möjligt.

Har tps på 01 ej fått order, när 02 skall gå ut på sista stationssträckan mot N, skall tkl i N ha utfört en åtgärd, som hindrar honom från att avsända 01. Att han verkligen gjort detta kontrolleras av den tkl, som skall ha »klart 02 till N» (tkl F i exempel 1 och B i exempel 2).

Till § 77:2
Order om
mötesänd-
ring

Till avd a. I adressen på kvo anges N och den tidigare station, som skall ge kvo till tps på 01. Ordern lyder i sin enklaste form: »Tåg 01 skall kvarhållas i N och där möta tåg 02. Förutvarande mötesstation: F». Det tåg, som skall kvarhållas, nämns alltså först. Namnet på N skall skrivas ut men för F används förkortning.

Till anm. När tkl i N får ändra möte, skall han underteckna kvo i stället för tl.

|| *Till avd b.* Denna föreskrift gäller ej om linjeblockering finns i bruk mellan N och F, ty då skall enl mom 9 kvo ej ges till tps.

Om 01 ej har fast uppehåll på den ordergivande stationen, skall tåget stoppas för ordergivningen.

I kvo kan också anges, att N skall sända S8 även till station före F. Denna station skall då ge S8 till tps på 02. Kvo skall dock ej adresseras till denna station, ty om detta gjordes, kunde S8 överlämnas till tps på 02, innan stationen fått S8 från N, vilket medför risker. Av samma skäl bör tl ej heller ringa till tkl och förbereda honom på att S8 kommer från N.

Till avd c. Tkl i N torde observera, att han ej ens får skriva ut S8, förrän han utfört åtgärderna enl § 48:5 (bl a ställt infarts- och utfartssignalerna till »stopp») och tillämpat mom 4 eller 5 i § 77.

Till § 77:4
Åtgärder
av tkl i N
om 01 icke
finns i N

|| *Till avd a.* Denna avd omfattar två fall: dels när kvo skall ges till 01 på station före N, dels när kvo ej skall ges till 01, därför att linjeblockering finns i bruk hela sträckan mellan N och F (se mom 9).

När kvo ej skall ges till 01 i N, får 01 tagas in utan vidare i N utom i ett fall: om 01 är genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll i N och 02 ej kommit in dit, gäller § 74:3—4.

Till punkt b 1. Hur 01 skall tagas in i N framgår av följande. Är 01 genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll i N, gäller § 74:3—4 (oavsett om 02 kommit in eller ej), ty tps på 01 skall ges kvo i N. Har 01 fast uppehåll i N, gäller § 74:3, om 02 ej kommit in (se § 73:2). I dessa fall skall alltså den eller de huvudsignaler, som framgår av § 74, visa »stopp».

Till punkt b 2. Stoppskylt (påminnelsekärm) skall användas ej blott enl detta mom utan även enl mom 8.

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 sätts på.

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

Undantaget i denna punkt avser, att linjeblockering finns från N men ej ända fram till F. Finns linjeblockering på hela sträckan N—F, gäller ej denna avd utan avd a, ty då skall enl mom 9 kvo ej ges till 01.

Till punkt b 4. Observera att S8 ej ens får skrivas ut — för att sedan undertecknas av tkl — förrän punkterna 1—3 klarats av!

Till punkt 2. Observera att S8 ej ens får skrivas ut — för att sedan undertecknas av tkl — förrän tps på 01 fått kvo (om sådan skall ges och undantag enl anm ej gäller).

Till § 77:5
Åtgärder
av tkl i N
om 01 finns
i N

Till anm. Ddc får lämna medgivande för sådan utgångsstation eller station med flera bangårdar, där det är nödvändigt att sända S8 först.

Order i kvo eller S8 om spårändring i N gäller ej, när lokps före N fått order, att mötet ändrats till annan station eller bortfallit.

Till § 77:6
Order om
spårändring
i N

Hur meddelandet från N skall antecknas på de båda stationerna framgår av anvisningarna till tamboken.

Till § 77:8
Åtgärder av
tkl som skall
ta emot
klart 02
till N

Den S8, som ges till tps på 02, lyder i sin enklaste form: »Tåg 02 skall framgå från F till N och där möta tåg 01». För F används förkortning, men namnet på N skall skrivas ut.

Tps på 02 skall kontrollera, att S8 är undertecknad (av tkl i N) och bestyrkt (av tkl på den station, där tps ges S8).

Läggs mötet åter till F och har kvo eller S8 om mötet i N ej hunnit ges till tps, skall ingen order överlämnas till tps.

Ibland bortfaller möte vid mötesändring, t ex för 02, om detta tåg skall framgå till sin slutstation eller till gränsstation för dubbelspår. Formuleringen av S8 ändras dock ej av denna anledning.

Till § 77:9
Kvo och S8
till tps

Mötesändring, som berör dubbelspår

Den gränsstation, som nämns i dessa föreskrifter, anges som F eller N i kvo och S8.

Till mom 11 och 12. När 02 enl S8 skall möta 01 på den gränsstation, där 02 går in på dubbelspåret, har tps på 02 ingen skyldighet till möteskontroll, när dubbelspårsdrift äger rum. När enkel-spårsdrift anordnats, gäller § 81.

Till § 77:10
—12

Till § 78

Tågföljdsändring m m

Eftersom tps ej kontrollerar tågföljden mellan tåg i samma riktning, ges tps ej order om ändringar i denna.

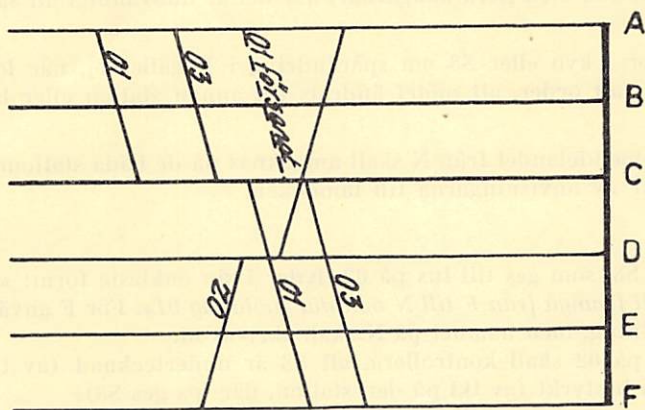
Till § 78:1
Order om tågföljdsändring

Tågföljdsordern lyder i sin enklaste form: »Tåg 01 skall gå efter tåg 03 till S». När detta anses behövt, klargörs tågföljden genom följande tillägg: »Tågföljden till S är ...».

Till § 78:3
Tågsättsbyte

Att tågen skall vara likartade innebär, att båda skall vara t ex normalgodståg eller motorvagnståg. Skulle olikartade tåg få byta tågsätt, kunde farliga missförstånd uppkomma för t ex arbetande personal och småfordonsförare.

Även när tågen är likartade, kan hinder mot tågsättsbyte föreligga, vilket framgår av nedanstående exempel.



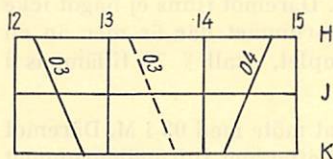
Tåg 01 är försenat och går efter 03 till C. Tåg 03 är i rätt tid och kan gå från C som tåg 01. Tl får emellertid ej ge order om att tågen 01 och 03 skall byta tågsätt på sträckan C—F. Om han gjorde det, skulle nämligen tåg 02 få möte med tåg 01 två gånger (i D med nyutrustade 01 och i C med ursprungliga 01), vilket kan leda till allvarliga missförstånd. För att undvika detta måste tl vidta andra åtgärder, t ex inställa tåg 01 på sträckan C—F och anordna extratåg för 03 tågsätt i 01 läge. Däremot är det intet som hindrar att 01 ursprungliga tågsätt framförs från C i 03 tdt. Vad här sagts gäller även när tåg nyutrustas utan samband med tågsättsbyte enl denna paragraf.

Till punkt 2. Tkl i B skall se till, att alla order överlämnats mellan de två tågens tps, om dessa finns på stationen. Eljest måste han ta kontakt med tkl på ordergivningsstationen och komma överens med denne, hur ordern skall ordnas, t ex att tkl i B skall ge vissa order till det ena eller båda tågen.

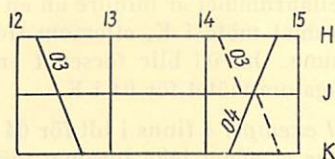
Till § 79

Nytt möte

Denna paragraf är aktuell i flera olika situationer. Den vanligaste framgår av följande två exempel.



Ex 1

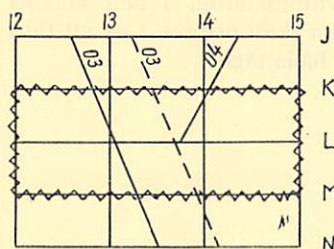


Ex 2

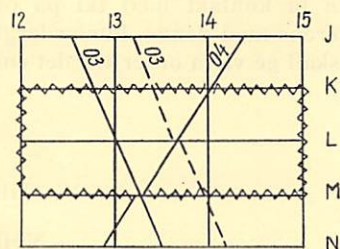
Exempel 1. I tdt för 04 är möte med 03 ej angivet, enär tidsmellanrummet mellan tågen i K är mer än en timme. På grund av att 03 är försenat (streckad linje), får 04 möte med 03 i K. Tps på 04 får S9 att möta 03 i K. (Tps på 03 får däremot ej någon order.)

Exempel 2 visar en liknande situation, men 03 är här så försenat, att tågen skall mötas i J. Tps på 04 får enl § 79 order på S9 att möta 03 i K. Därefter ändras mötet till J enl § 77, varigenom tps på 04 får S8 att framgå till J för att möta 03. Principen är alltså, att tps först skall ha order att möta ett visst tåg, innan tps får order att framgå för att möta detta tåg. Däremot har man ej samma fordran, när tps får kvo. Därför får tps på 03 endast kvo om mötet i J, och detta gäller oavsett om 04 är ett ordinarie tåg eller ett extratåg, som går enl tdt i tdtboken eller enl S4 (03 får alltså ej någon order om att extratåget 04 går).

Följande två exempel avser bansträcka med linjeblockering i bruk (den inramade delen K—M).



Ex 3



Ex 4

I exempel 3 finns i tdt för 04 inramat möte med 03 i L, där tidsmellanrummet är mindre än en timme. Däremot finns ej något icke inramat möte i K, eftersom tidsmellanrummet där är mer än en timme. Om 03 blir försenat enl exemplet, skall § 79 tillämpas i fråga om mötet för 04 i K.

I exempel 4 finns i tdt för 04 inramat möte med 03 i M. Däremot finns ej något icke inramat möte i K, eftersom tidsmellanrummet där är mer än en timme. Om 03 blir försenat och går enl den streckade linjen, läggs mötet från M till L, men tps på 03 och 04 får ingen order härom. Eftersom tidsmellanrummet mellan tågen i K blir mindre än en timme, skall § 79 tillämpas för 04.

Även om det varit dubbelspår mellan K och M i exempel 3 och 4, skulle § 79 ha tillämpats för 04 i fråga om mötet med 03 i K.

ENKELSPÅRDRIFT

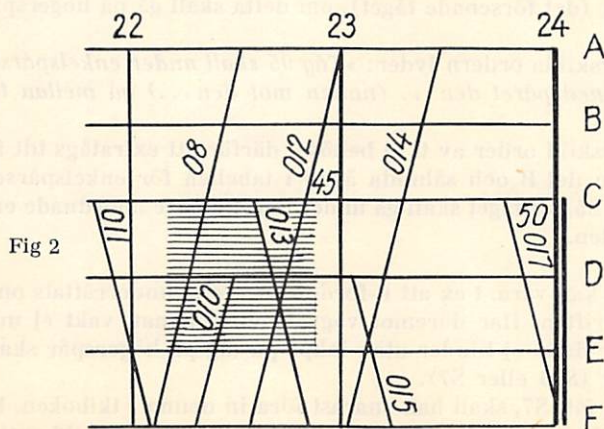
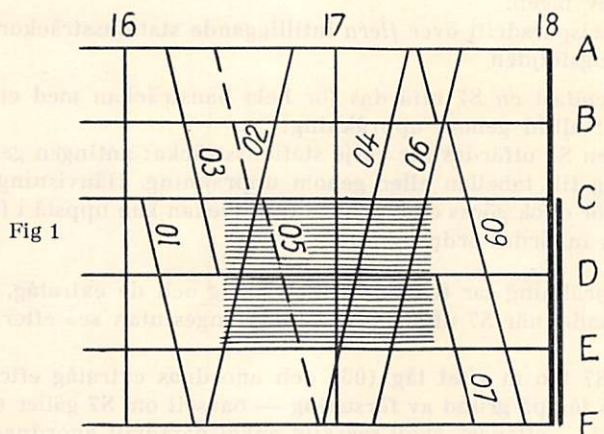
Till § 81

Enkelspårsdrift

A. Gemensamma föreskrifter

Enkelspårsdrift föranleder flera ändringar i det normala förfaringsättet, t ex i fråga om tam. Den föranleder även underrättelser till arbetande personal, B- och C-fordonsförare, vägvakter m fl.

I det följande hänvisas till bl a nedanstående två figurer.



Enkelspårsdrift E—C på nedspåret under tid, som anges genom täta streck

Till § 81: 1
Tl order om
enkelspårs-
drift

I fråga om tl order enl S7 gäller följande (se även avd B).

Enkelspårsdriften anges börja med det första tåget på högerspår (02 i fig 1 och 08 i fig 2). Den anges sluta med det sista tåget på högerspår (06 i fig 1 och 012 i fig 2), om den ej skall pågå »tills vidare».

Gränsstationerna anges i rätt ordning för tåg på högerspår.

Tågens ordningsföljd anges på nedannämnda sätt.

Vid enkelspårsdrift över endast *en* stationssträcka anges ordningsföljden antingen genom hänvisning till den tabell för enkelspårsdrift, som finns i tdtboken del B, eller genom uppräknings i tidsföljd av tågen.

Vid enkelspårsdrift över *flera* intilliggande stationssträckor anges ordningsföljden

a) om endast *en* S7 utfärdas för hela bansträckan med enkelspårsdrift: alltid genom uppräknings;

b) om en S7 utfärdas för varje stationssträcka: antingen genom hänvisning till tabellen eller genom uppräknings. Hänvisning till tabellen bör dock göras endast när ingen tvekan kan uppstå i fråga om tågens inbördes ordningsföljd.

Vid uppräknings tar tl med ordinarie tåg och de extratåg, som är anordnade, när S7 utfärdas. Extratåg anges utan »e» efter tågnumret.

Gäller S7 t o m visst tåg (06) och anordnas extratåg efter 06 eller läggs tåg på grund av försening — oavsett om S7 gäller detta tåg eller ej — efter 06, skall särskild enkelspårsdrift anordnas för extratåget (det försenade tåget), om detta skall gå på högerspår.

Till § 81: 2
Särskild or-
der av tl
om tågs
ordnings-
följd

Den särskilda ordern lyder: »Tåg 05 skall under enkelspårsdrift E—C på nedspåret den... (natten mot den...) gå mellan tågen 02 och 04».

När särskild order av tl ej behövs, därför att extratågs tdt finns i tdtboken del B och sålunda även i tabellen för enkelspårsdrift, anger tl i S5, att tåget skall gå under den tidigare anordnade enkelspårsdriften.

Till § 81: 4
Kvittering
av S7 m m

Hinder kan vara, t ex att B-fordonsförare ej underrättats om enkelspårsdriften. Har däremot vägvakt eller annan vakt ej underrättats, är detta ej hinder utan lokps på tåg på högerspår skall då ges order (S10 eller S7).

När tkl fått S7, skall han snarast föra in denna i tklboken. Först därefter får han kvittera S7. Kvitteringen tillgår så, att tkl antingen läser upp S7 eller sänder en av honom undertecknad avskrift av denna till tl.

Om vägskyddsanordning vid vägkorsning ej fungerar för tåg på högerspår — anges i linjebeskrivningen — gäller § 26: 1. Tkl på den gränsstation till varje stationssträcka, varifrån tåg går ut på högerspår, måste anmoda bm att ordna bevakning enl § 26: 1 och ombesörja order till lokps på tåg, som går på högerspår (S7 eller S10 tills bevakning ordnats, därefter S7 eller S11).

Tl order lyder i fig 2: »Dubbelspårdriften skall återupptagas fr o m tåg 014».

Observera § 34: 2, om B-fordonsförare ej kan underrättas om att dubbelspårdrift återupptages, och § 34: 6, om vägvakt eller annan vakt ej kan underrättas.

B. Bansträcka, där linjeblockering saknas eller är ur bruk

S7 kan ges tps i avskrift eller — när ordningsföljden angetts genom uppräknings — i utdrag. Avskrift och utdrag skall bestyrkas av tkl.

När tågen på S7 räknats upp, behöver ordern till ett tåg (02) uppta endast 02 och det tåg, som närmast före 02 går i motsatt riktning på hela sträckan (01) — även om 01 går före enkelspårdriften — och dessutom tåg mellan 01 och 02. I fig 3 nedan anges i ordern till 08 följande tåg: 05 — om detta tåg går, eljest 03 — samt 04, 06 och 08.

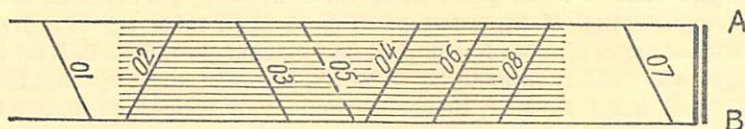


Fig 3. Enkelspårdrift B—A på nedspåret

Tps skyldighet att kontrollera möte under enkelspårdrift klar görs här med följande exempel från fig 3 i mom 7. Tåg 08 har möte i B med tåg 05, om detta går, eljest med tåg 03. Att tågen 04 och 06, som går före tåg 08, har samma möte, inverkar ej. Detta gäller även om det är mer än en timme mellan 05 (eller 03) och 08 i B, ty »timregeln» enl säok § 36: 1 tillämpas ej. Tps på 08 får ej order om mötet med 05 (eller 03), om mötet framgår av S7.

Vid uppräknings gäller dessutom följande. När S7 avser flera stationssträckor i följd, möts tågen på gränsstationerna till den sträcka, som enkelspårdriften omfattar. (I fig 2 möts 013 och 012 i C, om ordningsföljden är »012, 013» men i E, om den är »013, 012».) I S7 får möte på mellanstation anges endast när tåg går på enbart en del av sträckan. (I fig 2 möter sålunda 013 i D 010, om tl på

Till § 81: 6
När dubbelspårdrift får återupptagas

Till § 81: 7
S7 till tps

Till § 81: 8
Tps möteskontroll utan order

S7 angett följande ordning: »010 till D, 013».) Om tåg eljest skall mötas på mellanstation, måste detta bestämmas genom ändring av ordningsföljden enl § 77. (Om uppräkningsen i fig 2 anger »013, 012» och tl vill ändra mötet till D, skall han sända kvo enl § 77.) Följande förfaringsätt får alltså ej tillämpas: »013 C—D, 012 E—C, 013 D—E».

Vid uppräkningsen tages på S7 alltid med även det sista tåg, som före enkelspårsdriften går på det spår och över hela den sträcka, som upplåts för enkelspårsdriften (i fig 1 tåg 01; i fig 2 tåg 011). Dessutom anges tåg, som därefter men före enkelspårsdriften går på spåret ifråga men på enbart en del av nämnda sträcka (i fig 1: »03 till D»). Detta är nödvändigt, för att tps på enkelspårsdriftens första tåg skall kunna kontrollera möte enl detta mom. I detta fall tillämpas ej »timregeln» enl säök § 36: 1.

Till § 81: 9
Order om
möten

Till första stycket. I tl särskilda order enl mom 2 anges enl fig 1: »Tåg 05 skall möta 02 i C. Tågen 04 och 06 skall möta 05 i E». S9 skall ges till tps på såväl 05 som 04 och 06.

Till andra stycket. Här avses de fall i mom 2 när extratåg, vars tdt finns i tdtboken, anordnas sedan S7 utfärdats och hänvisning gjorts till tabellen i tdtboken.

Till tredje stycket. Anordnas enkelspårsdrift *t o m visst tåg*, anges på S7 möte för det tåg, som efter enkelspårsdriften först avgår från gränsstation eller annan station, om möte ej redan ägt rum på tidigare station. Detta gäller både vid hänvisning till tabellen och vid uppräkningsen. (I fig 1 anges: »Tåg 07 skall möta tåg 06 i D». Däremot anges ej möte för 09 med 06 i C, enär de möts i B. I fig 2 anges: »Tåg 015 skall möta tåg 012 i D». Däremot anges ej möte för 017 med 012 i C, enär tidsmellanrummet överstiger en timme.)

Har enkelspårsdrift varit anordnad *tills vidare*, kompletterar tl sin order enl mom 6 med uppgift om möte enl närmast föregående stycke.

Ytterligare
exempel till
§ 81: 8—9

Följande exempel avser möten, när enkelspårsdrift anordnats för ett tåg.

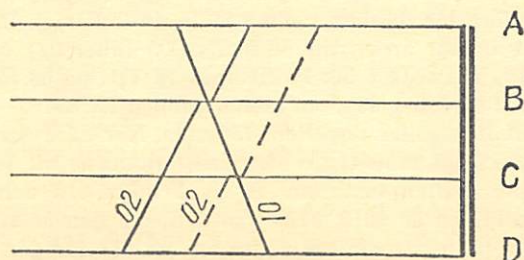


Fig 4. Enkelspårsdrift C—B på nedspåret för 02

Fig 4. Tps på 01 (= första tåget efter enkelspårsdriften) ges order (S9) om möte med 02 i B. Om 02 blir försenat och mötet läggs till C, får tps på 02 kvo och tps på 01 får S8. Om 01 ej hunnit få S9 om mötet i B, skall ingen order ges till tps på 01.

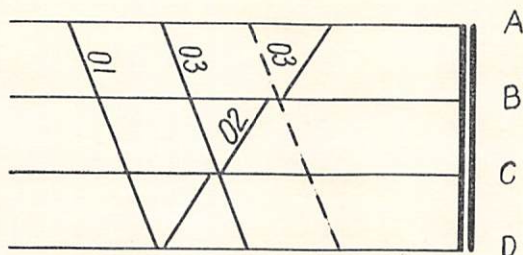


Fig 5. Enkelspårsdrift C—B på nedspåret för 02

Fig 5. Tps på 02 skall kontrollera mötet med 03 i C. Om 03 blir försenat och mötet läggs till B, får tps på 03 kvo och tps på 02 får S8. Därefter skall 02 kontrollera mötet med 01 i C. Har tågens ordningsföljd bestämts genom hänvisning till tabellen, behövs ingen order till 02 om kontroll av mötet med 01 i C, ty detta framgår av tabellen. Har ordningsföljden bestämts genom uppräknings, skall däremot till ombesörja, att tps på 02 ges order (S9) om mötet med 01 i C, ty då är 01 ej med i uppräknings.

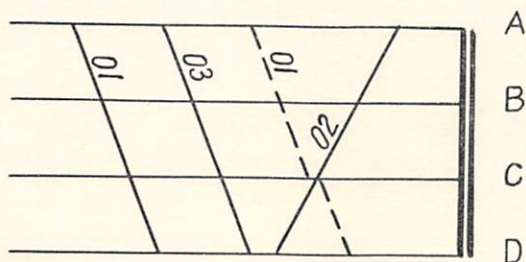


Fig 6. Enkelspårsdrift C—B på nedspåret för 02

Fig. 6. Om tåg 01 blir försenat och läggs efter 03, skall till ombesörja, att tps på 02 ges order (S9) om möte med 01 i C. Detta gäller oavsett om ordningsföljden bestämts genom hänvisning till tabellen eller genom uppräknings.

Till § 81: 10
Order till
tps

C. Bansträcka, där linjeblockering är i bruk

På S7, som överlämnas till tps, behöver tågens ordningsföljd ej anges, eftersom tps ej skall kontrollera möten.



TAGMISSÖDEN OCH TILLBUD DÄRTILL

Till § 83

Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

A. Gemensamma föreskrifter

Det kan här vara fråga om urspårning, kollision, lokfel, behov av påskjutning från plats på linjen e d. Hjälpfordon kan utgöras av t ex ensamt dragfordon eller dragfordon med hjälpvagn, kranvagn eller vagn för resandeutväxling (SJF 016).

Till § 83:1
Tps åtgärder

När det inträffat en järnvägsolycka, som inte föranleder åtgärder enligt § 83, skall tbfh (tsm) snarast underrätta lättast anträffbara tkl.

Till punkt 1. Två tågspår bredvid varandra på linjen är ej alltid dubbelspår utan kan vara två parallella enkelspår. Om ett tåg spårat ur och fordon eller nedfallen last kommit in på det andra spåret, är faran störst där, eftersom tåg när som helst kan komma på detta spår.

Som framgår av sök § 9 finns på dragfordonen kontaktdon, signalfacklor och bansignaltavlor, avsedda att användas enl föreskrifterna i § 83.

När kontaktdonet anbringas på båda rälerarna, kortsluts spårledningen för blocksträckan och den blocksignal, som gäller för infart på denna, går till »stopp».

Signalfacklan (brinntid ca 8 min) är avsedd dels som ett komplement till kontaktdonet (ett tåg på bredvidliggande spår kan redan ha passerat den sista blocksignalen före hindret), dels som stoppsignal, när bredvidliggande spår saknar spårledning för automatisk linjeblockering eller när denna är ur bruk. Signalfacklan tänds enl anvisningar på facklan. Med hänsyn till att facklan måste kunna tändas utan dröjsmål, bör lokps då och då studera anvisningarna. Facklan bör efter antändningen helst stickas ned i marken eller — om detta inte är möjligt — läggas mot ena rälén så, att den pekar snett uppåt.

Lokps bör alltid medföra signalfackla och — på linje, där bredvidliggande spår har spårledning för automatisk linjeblockering — kontaktdon vid undersökning, som är föranledd av att tåget stannat av okänd anledning.

Till punkt 2. Bansignaltavlorna skall i detta fall sättas upp för att förhindra att hjälpbehövande tåg eller kvarlämnade fordon körs på av hjälpfordon.

Till punkt 5. Vilka åtgärder som skall vidtagas, när kolli med radioaktiva varor skadats, framgår av SJF 621. Föreskrifterna där innebär bl a, att det berörda området så snart som möjligt skall avspärras och utmärkas med anslag. Innan anvisningar erhållits från sakkunnig person, får ingen ta befattning med skadat kolli eller uppehålla sig inom avspärrat område. Förekomsten av radioaktiva varor får dock inte hindra åtgärder för att rädda människor och bekämpa eldsvådor.

B. Hjälpfordon behövs

Till § 83:2
Tbfb åtgärder

Till första stycket. S13 skall alltid medföras av tbfb — även av förare, som är tbfb.

Det är alltid *tbfb själv*, som skall begära hjälpfordon. Någon annan — t ex förare, som ej är tbfb, eller biträde — får alltså ej göra detta, ej ens om tbfb skulle ge order härom. Tbfb får begära hjälpfordon, innan stoppsignalering ordnats. Föreskriven signalering på bredvidliggande spår får dock under inga förhållanden försenas genom begäran om hjälpfordon.

Tbfb skall ha fyllt i punkterna 1—3 på S13, innan han ringer och begär hjälpfordon. Därvid uppges bl a om skadat eller urspårat fordon är lastat med brandfarlig vätska, explosiv eller radioaktiv vara. Detsamma gäller lastad gasvagn, varvid även gods-
slaget — t ex klor — uppges. Om radioaktiv vara skadats, anges även alla uppgifter på godsets varningsetikett. Upplysningar om fordon, som medför »farligt gods», är nämligen av vikt, när det gäller frågan om vilka hjälporgan, som skall tillkallas, t ex brandkår eller den särskilda hjälpgrupp, vars uppgift är att ta hand om skadade klorvagnar. Har oljeläckage av större omfattning konstaterats, skall även detta uppges.

Tbfb skall ringa till lättast anträffbara station, även om annan bevakad station finns närmare.

Till tredje stycket. Det har hänt att förare, som varit tbfb, vid lokfel begärt nytt lok (= hjälpfordon) men därefter avhjälp felet och fortsatt färden utan medgivande, varvid tåget kolliderat med hjälpfordonet.

Till § 83:3
Tkl åtgärder

Är den station, där hjälpfordon begärts, ej gränsstation för stationssträckan, skall tkl vidarebefordra tbfb begäran till ena gränsstationen och uppmana tkl på denna att anmäla hinder.

Tkl på gränsstationerna torde observera, att i hinderanmälan ingår även stoppsignalering enl § 60:2.

Till § 83:4
Hjälpfordon

Det är viktigt, att det hjälpbehövande tågets plats noga anges på S1 för att undvika kollision mellan hjälpfordon och tåget. För att

öka sikten bör på vut, varom det här är fråga, det vita skenet enl § 17 visas från lykta (lyktor) av strålkastartyp.

Observera, att även bortförandet av det hjälpbehövande tågsättet skall ske i form av vut.

C. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

Här åsyftas ej de fall, då fordon planenligt skall kopplas av från tåg, t ex på sidospår på lastplats.

Till § 83:7
Tbfn åtgärder

Finns i tåget endast lokps är det intet som hindrar att föraren beordrar biträdet att stanna kvar och bevaka de kvarlämnade vagnarna.

Finns ej tillräckligt antal handbromsar, måste hjälpfordon begäras.

Anledningen till att tåget ej får gå in på nästa station, förrän tkl underrättats att fordon lämnats kvar på linjen, är att tkl eljest av misstag kunde lämna in-anmälan för tåget eller avsända ett mötande tåg. Har det sista fordonet i motorvagnståg fasta slutsignallyktor, måste föraren se till att dessa är släckta.

Till § 83:8
Den fortsatta
färden

Användes tågloket för att införa de kvarlämnade fordonen, skall det betraktas som hjälpfordon och föreskrifterna för vut tillämpas.

Till § 84

Backning av tåg på linjen

Med backning avses när tåg tillfälligt går i onormal riktning, d v s med föraren sist i rörelseriktningen (oavsett var dragfordonet finns i tåget).

Anledningen till att tåg i de två sist nämnda fallen ej får backa hur långt som helst är, att signalgivare då ej behöver finnas på tågets främsta fordon eller före tåget och att det ej är säkert, att lokps har tillfredsställande sikt eller kan t ex höra explosion från knalldosa.

Till § 84: 1
För vilka
ändamål
tåg får
backa

Bdisp efter tåg kan vara anordnad för avkoppling av fordon från tåget eller för annat ändamål. I båda fallen skall tps ha fått S10 (om order ej finns i tdt).

Till § 84: 2
När tåg ej
får backa

Förare måste räkna med att fara kan föreligga, t ex vid rörliga broar, vid broar för både järnvägs- och landsvägstrafik och vid tunnlar, snögallerier, bergskärningar eller broar, där utrymmet för arbetande personal utanför spåret är begränsat.

Tkl kan känna till hinder av olika slag, t ex B-fordon.

När tåg under sin rörelse i normal riktning passerat en blocksignal, friges den bakomliggande blocksträckan för ett efterföljande tåg. Därför är det stor risk för sammanstötning, om det första tåget backar med någon del förbi signalen.

Till § 84: 3
Medgivan-
de till back-
ning

Om vägskyddsanordning vid vägkorsning ej spärrar vägtrafiken, gäller § 70: 7.

Till § 84: 4
Hur back-
ningen
skall ske

Till sista stycket. Föraren kan anmoda t ex särskild tbfh eller biträde att vara signalgivare. Saknas både tbfh och biträde, skall föraren tillämpa § 83 (stoppsignalera och antingen begära hjälpfordon eller lämna kvar fordon på linjen).

Signalgivaren kan stoppa tåget genom att öppna kopplingskran, om stoppsignal ej ses av lokps.

Till § 85

Åtgärder vid fara

Till § 85: 1
Tågs stoppan-
de vid fara

Som framgår av SJF 511 nödfrånkopplas kontaktledningen genom att

1) nödstoppknappen trycks in och hålls intryckt under 5 sek och

2) nödfrånkoppling omedelbart därefter begärs per telefon hos driftcentralen.

Anledningen till att driftcentralen skall ringas upp är *dels* att ledningen eljest åter får kopplas in, *dels* att nödstoppstrustningen kan vara ur drift (meddelande härom sänds ej till stationerna).

Hur lokps skall förfara, när kontaktledningen blir spänningslös, framgår av SJF 400.

När nödfrånkoppling ej kan användas, måste tkl tillgripa telefonalarmering. För att tkl — t ex en vikarie eller en tkl, som är ny på stationen — snabbt skall kunna se vart han kan ringa, skall i säpl finnas utdrag ur en av ti upprättad plan häröver.

Till § 85: 5
Avsnyning av
banan genom
tkl försorg

Denna föreskrift innebär, att tkl hos bm skall begära avsnyning av linjen och att han skall ombesörja avsnyning på egen station och vid behov på andra bevakade stationer.

Alla tåg skall ges order, tills banan avsynats. Ett nedfallet föremål (t ex buffert, som fastnat i en sliper) kan ligga så, att det är hinderfritt för *ett* tåg men ej för ett annat. Föremålet kan också ändra läge, när ett tåg passerar. Fordon med hjulplatta kan ha orsakat rälsbrott, som kan förvärras av efterföljande tåg eller bli farligt för vissa tåg.

Till § 85: 6
Fel på eldrift-
ledning

Avsnyning skall i detta fall utföras av personal, som tillhör elektroavdelningen och utsetts av föreståndaren för driftcentralen.