

## Förklaringar till tjänstetidtabellerna

### Huvudet

- 1) Sth är bestämd enl säo med hänsyn till tågets normala sammansättning och för tåget avsett dragfordon.

Ändras någon av förutsättningarna för tågets sth så, att endast *lägre* sth medges enl säo, får denna lägre sth ej överskridas.

Finner tbfh och föraren vid försening, att tågets sth med hänsyn till tillgänglig bromsvikt och sammansättning (bromsgrupp, dragfordon m m) kan *ökas*, får detta ske *inom gränsen för banans sth*. Tbfh skall då underrätta tkl på den station, varifrån sth kan ökas, och tkl skall vidarebefordra underrättelsen till tl.

- 2) Ax = axlar. Uppgiften anger det största antal axlar — verksamt loks axlar dock ej inräknade — som får medtagas, om tågets sth eller bromsgrupp ej ändras.

Uppgift om antal axlar anges ej i tdt för rälsbuss- och andra motorvagnståg.

- 3) Vikt = vagnvikt = tågvikt utom verksamt dragfordons vikt.

Uppgift om vagnvikt är ej angiven i tdt för rälsbuss- och andra motorvagnståg och ej heller för de blandade tåg och godståg, för vilka vagnviktstabellen är avsedd att tillämpas.

Den angivna vagnvikten (uppgifterna i vagnviktstabellen för tåg, i vars tdt vagnvikt ej angetts) har legat till grund för beräkningen av tågets gångtider. Skall högre vagnvikt framföras, gäller följande.

Anser föraren, att vagnvikten ej kan ökas utan att gångtiderna enl tdt överskrids, skall tl medgivande först inhämtas. För tåg, som drages av *ellok, motorlok eller lokomotor*, får vagnvikten dock ej vara större än vad vagnviktstabellen anger för det dragfordon, som används.

- 4) Brgr = bromsgrupp. Den angivna bromsgruppen är bestämd med hänsyn till tågets normala sammansättning.

### Tabellen

- 5) I kolumn 1 är signaturer på driftplatserna angivna sålunda:

*med fet stil:*

övergångsstationer,

*med vanlig stil:*

övriga stationer, bevakade och obevakade,

med kursiv stil:

lastplatser jämte beteckningen »lp»,

hållplatser (signatur för sk rälsbusshållplats är angiven inom parentes),

annan plats på linjen med huvudsignal, t ex rörlig bro, blocksignal. Härvid anges endast »rörl bro» resp »blsi». Plats med blocksignal anges dock endast om denna utgörs av huvudsignal, som kan visa två gröna fasta sken samtidigt.

Driftplats utan huvudsignal kan vara utelämnad i tdt för genomfartståg.

Anm 1. Lastplatser, hållplatser och obevakade stationer förutsätts vara obemannede. Om tågvak tjänstgör för tåget på sådan driftplats används standardförkortningen »r» i kol »Ank» — se punkt 13.


Anm 2. Om uppehåll skall göras på annan plats än driftplats införs i kol 1 med kursiv stil kilometertalet för platsen, t ex »456,123».


- 6) Kantstrecken på båda sidor om kolumn 1 anger enkelspår och dubbelspår sålunda:


| Nn | = enkelspår


|| Nn || = dubbelspår


- 7) I kolumn 2 anges signalbild för infart sålunda:

a)  = huvudsignalen visar »kör» (ett grönt fast sken eller en vinge). Växlarna är förreglade.

b)  = huvudsignalen visar »kör varsamt» (två eller tre gröna fasta sken eller två eller tre vingar), oavsett om växlarna är förreglade eller ej.


c)  = »kör» visas med sk T-semafor på station, som är bevakad. Växlarna är förreglade.


d)  = »kör» visas med sk T-semafor på lastplats eller obevakad station. Växlarna är förreglade.

e)  = »kör» visas enl a), c) resp d). Växlarna är ej förreglade.

Anm 1. Med »växlarna» avses alla växlar vid infarten. För tåg, som passerar, avses dessutom utfartsväxlarna, när utfartssignal framför dessa saknas.

Anm 2. På station, där växlarna kan förreglas endast när stationen är obevakad för tåg, används beteckningen enl e) även när stationen är obevakad, om hastigheten på huvudtågvägen ej får vara större än 40 km/tim (30 km/tim på smalspår).

f)  = »stolpar» bredvid signalbilden anger, hur den huvudsignal, som gäller för tåget, står i förhållande till andra huvudsignaler, med vilka förväxling kan ske.

Anm 3. Gäller flera huvudsignaler för tåget, anges de — i den ordning de förekommer i tågriktningen — på exempelvis följande sätt: 

Anm 4. När ti medgett, att tåg på viss station får tagas in på ändrat tågspår utan ordergivning eller signalering, är kolumnerna 2 och 3 inramade.

- 8) I kolumn 3 anges tågspår. Två tågspår, åtskilda med bråkstreck, t ex 4/3, innebär att tåget går över det först nämnda spåret (4) till det sist nämnda (3).

Anm. Ang inramning av kolumn 3 i vissa fall, se punkt 7, anm 4.

- 9) I kolumn »Ank» använda tecken betyder:

a = behovsuppehåll } för resandes *avstigning* eller för *avlämnning* av gods eller  
 @ = fast uppehåll } vagn,

p = behovsuppehåll } för resandes *påstigning* eller för *avhämtning* av gods eller  
 P = fast uppehåll } vagn,

X = behovsuppehåll } för *allt slags trafikutbyte*.  
 ⊗ = fast uppehåll }


När dessa tecken står utan tid eller tillsammans med endast en tid, är uppehållstiden beräknad att understiga en minut och inräknad i gångtiden till nästa driftplats med tidsangivning.


○ = fast uppehåll för *annat ändamål än trafikutbyte*; anges endast för personförande tåg,


● = stationen är obevakad.


- 10) Tidsangivning vid gränsstation mellan trafiksektioner. För tåg, som skall gå in på angränsande sektion, anges ej någon tid i kol »Avg» vid gränsstationen. Skall tåget passera gränsstationen eller har det där teckenuppehåll (X, ⊗, a etc), anges avgångstiden och — i förekommande fall — uppehållstecknet i kol »Ank» i den tdt, som gäller vid ankomsten till stationen.


- 11) I kolumn 6 anges signalbild för utfart sålunda:


a)  = utfartssignalen visar »kör» (ett grönt fast sken eller en vinge). Är utfartssignalen uppställd framför utfartsväxlarna, förreglar den dessa. Är den uppställd bortom utfartsväxlarna förreglas ej dessa av utfartssignalen.

b)  = utfartssignalen visar »kör varsamt» (två eller tre gröna fasta sken eller två eller tre vingar), oavsett om utfartsväxlarna är förreglade eller ej.

c)  = utfartssignalen visar »kör» (ett grönt fast sken eller en vinge). Utfartssignalen är uppställd framför utfartsväxlarna men förreglar ej dessa.

d)  = dvärgsignal, som ej är uppställd invid utfartssignal, visar grönt sken — fast eller blinkande — till vänster (såo fig 5 f) resp höger (såo fig 5 e).

e)  = »stolpar» bredvid signalbilden anger hur den utfartssignal, som gäller för tåget, står i förhållande till andra utfartssignaler med vilka förväxling kan ske.

Anm. Om flera utfartssignaler eller om såväl dvärgsignal enl d) ovan som utfartssignal gäller för tåget, anges signalerna — i den ordning de förekommer i tågriktningen — på exempelvis följande sätt: 

- 12) I kolumn  $\times$  anges tågets möten. På gränsstation mellan trafiksektioner anges möte endast i den tdt, som gäller vid avgången från gränsstationen.

*Anm.* Tågmöten, som tps ej behöver kontrollera, när linjeblockering är i bruk, är inramade.

- 13) Standardförkortningar och standardtecken, som förekommer i tdt och enkelspårstabeller, betyder:

§ = går under sommartdt }  
 §§ = går under vintertdt } data fastställs för varje tdtperiod.

† = går sön- och helgdagar,

× = går vardagar,

d = går dagligen utom dag efter soh,

e = extratåg; går på särskild order,

f = avkortad tågväg,

h = hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt,

k = eget tåg uppehålls,

r = tågvak tjänstgör för tåget,

s = när tågets främsta fordon stannat hinderfritt för alla tågvägar, som kan användas för mötande eller förbigående tåg, skall föraren underätta tågklararen härom genom signalen »lägg om växeln»,

u = som uppehålls,

w = varmgångsinspektion.

Dessa standardförkortningar och standardtecken används i tdt och enkelspårstabeller endast i ovan angiven betydelse.

### Trafikutbyte vid obemannad driftplats

Biljetter säljs av tågpersonalen.

Resande får på eget ansvar i resgodsvagn lasta in högst 25 kg resgods — på halvbiljett för resande under 12 år 12 kg — och medförd cykel (sparkstötting). Resgodset skall sedan inskrivas antingen genom tbfh försorg eller också på lämplig station enl anvisning av tbfh.