

Särskilda föreskrifter gällande när utfartssignalen i Hasslarp respektive Ödåkra vid obehövad körning visar stopp.

I. Om utfartssignalen i Hasslarp resp Ödåkra i riktning Kattarp vid obehövad körning visar stopp, oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild eller är släckt skall föraren omedelbart bege sig till stationsexpeditionen och därifrån ringa till tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall uppge stationens namn och tågets nummer; tkl skall uppge sin stations namn och båda skall uppge titel och namn. Sedan tkl förvissat sig om att föregående tåg på ifrågavarande spår inkommit och ej känner annan orsak att kvarhålla tåget får han lämna föraren tillstånd att fortsätta till nästa huvudsignal.

II. Kan förbindelse ej erhållas per telefon får föraren efter 10 min framföra tåget till nästa huvudsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäcks.

Instruktion

för bispårstrafiken mellan Hälsingborg F och Hälsingborg C

1. Bispårstågens avgångs- och ankomstplatser äro personbangårdarna vid Hälsingborg C och Hälsingborg F.
Vid Hälsingborg C får tågsätt i riktning mot Hälsingborg F karaktär av bispårståg vid passerandet av å spår 1—3 uppsatta S-märken. För tågsätt i motsatt riktning upphör karaktären av bispårståg vid utfartssignalen mot Ramlösa å spår 1 samt vid växlarna 8 a/b och 9 a/b å övriga ifrågakommande spår.
Vid Hälsingborg F börjar och upphör ett tågsätts karaktär av bispårståg vid passerandet av den dvärgsignal som enl. 2 nedan utgör infartssignal till Hbf.
2. För tågens infart på resp stationer gäller huvudljussignal vid Hälsingborg C och dvärgsignal vid Hälsingborg F. Huvudljussignalen vid Hälsingborg C gäller därvid för tåg på såväl östra som västra grenen av bispåret. Signal för infart får icke visas utan medgivande av resp tkl. Då bispårståg inkommit till Hälsingborg F, skall ställverkssvakten där omedelbart anmäla detta till tkl. Vid Hälsingborg C skall tkl själv förvissa sig om att bispårståg inkommit.
3. Tkl vid Hälsingborg F handhar tågledningen å bispåret.
4. De ordinarie bispårstågen gå enligt i tidtabellsbokens del B intagna tjänstetidtabeller. Extra bispårståg anordnas och bispårståg inställas vid behov efter överenskommelse mellan tkl vid Hälsingborg F och Hälsingborg C. Skriftlig order om tågs gång resp inställande utfärdas icke.
5. Tågpersonalens kontroll av möten bortfaller. Tdt-bok behöver icke medföras av tågpersonalen. Order om ändrat, nytillkommet eller bortfallet möte utfärdas icke.
6. Tkl vid Hälsingborg F och Hälsingborg C må efter överenskommelse ändra ordningsföljden mellan tågen. S-order behöver därvid icke utfärdas.
7. Utförlig tåganmälan skall utväxlas varvid tkl bör beakta, att han ensam svarar för möteskontrollen. "Klart 0" får icke lämnas, förrän det med säkerhet kan avgöras, att vederbörande infartssignal kommer att visa "kör", när bispårståget framkommit dit, så att tåget kan framföras mellan stationerna

**Föreskrifter för framförande av lokaltåg å linjen
Hälsingborg C—Ramlösa.**

- utan att behöva stanna. Sådana hänsyn behöver dock icke tagas för tåg, som medför högst 10 axlar.
8. Vid tågs avgång från Hälsingborg F skall tkl sedan han erhållit "klart 0 till Hälsingborg C" lämna medgivande till signalvakten vid ställverket att visa "klart för avgång" till tbfh. Tbfh giver därefter avgångssignal.
 9. Vid tågs avgång från Hälsingborg C, skall tkl sedan han erhållit "klart 0 till Hälsingborg F" själv giva avgångssignal.
 10. Tåg får under tiden kl 8.00—18.00 medföra högst 60 axlar och under övrig tid av dygnet högst 80 axlar.
Under tiden den 15/6—15/8 få tågen mellan kl 11.00 och 14.00 bestå av högst 50 axlar.
Dragfordon skall gå främst i tåget. Dock får V 2 medföra 1 obemannat lok framför dragande lok.
Flera än 12 lokaxlar få medföras i bispårståg även om loken icke skiljas av 14 vagnaxlar (avvikelse från Säo § 43:7).
 11. Bromsledning skall inkopplas på så många vagnar, att bromsvikt motsvarande bromstal 10 erhålles. Dock må högst 90 tons vagnvikt medföras utan annan bromskraft än lokets (lokomotorns).
Tågvikten må beräknas i avrundat tal sålunda: 10 ton för varje axel under lastad vagn, oavsett lastens vikt och 5 ton för varje axel under tom vagn. Bromsvikten skall beräknas till 7.5 per bromsad axel under lastad vagn och 5 ton per bromsad axel under tom vagn.
Tbfh skall till föraren lämna muntlig uppgift ang vagnvikt och bromsvikt. Bromsprov skall före avgången utföras såsom genomslagsprov enl. särtryck 112.
 12. Tbfh åligger att under tågs gång klargöra och inspektera i tågordningen angiven tågväg för bispårståget. Tbfh skall vid tågs ankomst till Hb eller Hbf noga aktge på tkls, stlv-vakts eller växlingsledares ev. anvisningar för varje särskilt fall. Tåget får icke stoppas på station, förrän det inkommit i sin helhet, därest icke säkerheten kräver detta. Tågs hastighet får ej vara större än att växelomläggning hinner ske. Lokpersonalen skall aktgiva på växlarnas lägen.
 13. Hastigheten på bispåret får icke överstiga 6 km och ej vara större än att tbfh kan gå framför tåget.
 14. Tågattiralj behöver icke medföras. På sista fordonet skall såväl i dagsljus som i mörker en slutsignalskärm medföras.
 15. Tbfh skall utgöras av en i växlingstjänst examinerad tjänsteman.
 16. Då tåg framföres å i markplanet nedsänkt spår på för allmänheten upplåtet område, skall tbfh gå kort före tåget vid sidan av spåret och med röd signalflagga eller handsignallyktas röda sken varsko allmänheten. Föraren skall dessutom vid behov ge signalen "tåg kommer".
 17. Vid Lilla Hamngatan äro uppsatta varningsljus för vägtrafikanter. Ljusen manövreras av tbfh enligt särskild instruktion.
 18. Ställverksvakten vid Hälsingborg F åligger att tillse, att bilar icke parkeras på eller i farlig närhet av bispåret i Kungsgatan.
 19. Föreskrivna åtgärder enl. 11 och 14 ovan skall för tågsätt, vilka framföras Ramlösa—Hälsingborg C—Hälsingborg F, företagas i Ramlösa och behöver icke upprepas vid Hälsingborg C om till- eller avkoppling av vagnar ej sker där.
1. Vagnslista behöver icke utskrivas.
 2. Som tbfh får även användas tjänsteman, som endast är utbildad i växlings-tjänst vid Hälsingborgs-stationerna.
 3. Bromsledning skall inkopplas på så många vagnar, att bromsvikt motsvarande bromstal 10 erhålles.
Tågvikten må beräknas i avrundat tal sålunda: 10 ton för varje axel under lastad vagn oavsett lastens vikt och 5 ton för varje axel under tom vagn. Bromsvikten för tryckluftsbromsad vagn skall beräknas till 7,5 ton för varje bromsad axel under lastad vagn och 5 ton för varje bromsad axel under tom vagn.
Bromsvikten för skruvbromsad vagn beräknas till 5 ton för bromsad axel oavsett om vagnen är lastad eller tom.
 4. Tbfh åligger att före tågs avgång utföra bromsprov såsom genomslagsprov enligt särtryck 112 samt att till lokföraren lämna uppgift angående axelantal, vagnvikt och bromsvikt (uppgiften får lämnas muntligen. Ti med enl säo § 45:3). — Föraren skall omedelbart anteckna erhållna uppgifter i sin anteckningsbok.
 5. Tågattiralj behöver icke medföras. På sista fordonet skall såväl i dagsljus som i mörker medföras en slutsignalskärm, vilken skall uppsättas av tbfh. (Undantag från säo § 45:1 och § 15.)
 6. Då tåg skall avgå från Ramlösa mot Hälsingborg C, skall tbfh ringa tkl i Ramlösa och anmäla "Tåg 00 klart för avgång". Tåget skall vid behov växlas fram till A-signalen mot Hälsingborg C varifrån det får avgå sedan avgångssignal från A-signalen erhållits.
 7. Tbfh får färdas i dragfordonets förarhytt. (säo § 44:4.)
 8. Då tåg från Ramlösa ankommer Hälsingborg C och därifrån skall fortsätta till Hälsingborg F som bispårståg utan att stanna samt då bispårståg ankommer Hälsingborg C och därifrån skall fortsätta till Ramlösa som lokaltåg likaledes utan att stanna, skall säo § 72 mom 5 tillämpas i Hälsingborg C.
 9. Tbfh behöver icke medföra tidtabell för tåget. Han behöver icke delgivas föreskrivna S-order och behöver icke kontrollera att mötande tåg inkommit vid ev. enkelspårdrift. (Undantag från säo §§ 63:2, 77, 79 och 81.)
 10. Tågs hastighet får icke överskrida 30 km/tim.
 11. Dragfordon från tåg å linjerna Hässleholm—Ramlösa och Eslöv—Ramlösa, vilka ha Ramlösa som slutstation, avkopplas av maskinavdelningens personal och går därefter Ramlösa—Hälsingborg C med lokföraren som tbfh sedan avgångssignal erhållats från A-signalen mot Hälsingborg C.
 12. Vid Ramlösa skall tbfh på ankommande lokaltåg kontrollera att hela tåget inkommit till stationen och att slutsignal medföres (enligt 5 ovan), samt genast per telefon anmäla detta till tkl Ramlösa. Först därefter får denne, när villkoren i övrigt äro uppfyllda anmäla "0 in". (Undantag från säo § 59:1.)
 13. Föreskrivna åtgärder enligt 3, 4 och 5 ovan skall för tågsätt, vilka framföras Hälsingborg F—Hälsingborg C—Ramlösa företagas i Hälsingborg F, och behöver icke upprepas vid Hälsingborg C, om till- eller avkoppling av vagnar ej sker där.
 14. Flera än 12 lokaxlar får medföras även om loken ej åtskiljajs av 14 vagnaxlar (avvikelse från säo § 43:7).

V Ä X L I N G S R Ö R E L S E R

(Undantagsföreskrifter)

Instruktion för växlingsrörelser vid Hälsingborg F.

Förbindelsen mellan person- och godsbangården förmedlas av tre spår, huvudspåret, förbindelsespåret och "Danska trean". Växlingsrörelserna mellan bangårdarna skall i regel ske över förbindelsespåret. Till och från spår 3 å personbangården bör rörelserna i största möjliga utsträckning ske över växlarna 6—67. "Danska trean" användes huvudsakligen för uppställning av vagnar till utlandet.

För växlingsrörelserna till och från Hälsingborg F personbangård gälla följande bestämmelser:

1. Bestämmelserna i såo § 35 gäller vid fråga om växling i tågvägen eller på spår varifrån fordon kunna komma in i eller korsa tågvägen. Sedan tågvägsinspektion ägt rum eller under de sista 5 minuterna innan tåg tidigast kan väntas, får växling undantagsvis ske endast efter tågklararens medgivande.

2. Instruktionen för växlingstjänsten (Vxi) gäller vad beträffar kontrollen av hinderfriheten och växlarnas rätta lägen. Denna kontroll åligger vederbörande växlingsledare. Sth får vara högst 10 km och rörelserna utföras med stor försiktighet.

3. Utöver vad som nämnts i punkterna 1 och 2 skola följande bestämmelser gälla betr. växlingsrörelserna mellan bangårdarna.

Till trygghet av växlingsrörelserna finnas två dvärgsignaler, en vid vardera ändan av kurvan mellan Roskilde- och Tågagatorna, den s. k. Thoméeska kurvan.

Dvärgsignalerna manövreras av vägvakten vid Tågagatan.

Normalt skall norra dvärgsignalen visa "kör varsamt" och södra dvärgsignalen "stopp". Dvärgsignalerna äro så anordnade, att de ej samtidigt kunna visa "kör" eller "kör varsamt".

Vid södergående rörelse skall vägvakten vid Tågagatan först förvissa sig om att inga fordon finnas uppställda norr om växel 10 och därefter per telefon hos ställverksvakten inhämta dennes tillstånd till rörelsens utförande. Ställverksvakten svarar för att fordon icke finnas uppställda söder om växel 10 och ej heller införas i växelgatan. Då växlingssättet passerar Tågagatan skall vägvakten där per telefon underrätta vägvakten vid Roskildegatan, om denne finnes i tjänst, samt ställverksvakten. Växlingsledaren svarar för läget av växel 65.

Vid gång med ensamt dragfordon utan växlingspersonal till personbangården förfar vägvakten vid Tågagatan på samma sätt som i föregående stycke föreskrivits, varefter dragfordonet skall på växlingssignal av vägvakten framgå till Bäckabrogatan och därifrån vidare till avsett spår på växlingssignal av ställverksvakten. Vägvakten i Tågagatan svarar för läget av växel 65.

Vid norrgående rörelse skall ställverksvakten först förvissa sig om att inga fordon finnas uppställda söder om växel 10 och därefter per telefon hos vägvakten vid Tågagatan inhämta dennes tillstånd till rörelsens utförande. Vägvakten vid Tågagatan ansvarar för att växlarna till bestämt spår är rätt lagda och spåret hinderfritt samt att fordon icke finnas uppställda norr om växel 10. Han ansvarar även för att fordon icke införas norrifrån i växelgatan eller på det bestämda spåret genom detta spårs södra växelförbindelser. Sedan ovanstående iakttagits, omställer han spårspärrsignalen till "kör" eller "kör varsamt" för norrgående rörelse. Då ställverksvakten hos vägvakten vid Tåga-

gatan begär tillstånd till norrgående växlingsrörelse, skall vägvakten lämna besked om vilket spår, som skall befaras, därest icke visst spår på förhand bestämts. Innan ställverksvakt lämnar tillstånd till växlingsrörelse från tågspår mot norr kontrolleras hinderfriheten och växel 2 lägges i avvisande läge. Vägvakten vid Roskildegatan, om denne är i tjänst och vägvakten vid Tågagatan, underrättas av ställverksvakten per telefon, då växlingsrörelsen börjar. Spårspärrsignalen återställs till normalläge enl. ovan, sedan växlingssättet helt lämnat sträckan mellan signalerna. Visshet om att så skett skall vägvakten vid Tågagatan vid behov förskaffa sig av växlingsledaren.

Vid växlingsrörelsernas utförande skola ställverksvakten och vägvakterna biträda vederbörande signalgivare med växelomläggning och repetition av växlingssignaler.

Vid växling till och från "Danska trean" skall växlingsledaren för varje gång begära tillstånd av ställverksvakten, innan växlingssättet går ut på förbindelsespåret.

Tillstånd får lämnas för endast en växlingsrörelse i sänder.

Fordon få aldrig, icke ens för kortare tid, uppställas på spåret mellan dvärgsignalerna.

Väg- och ställverksvakter skola oberoende av telefonmeddelanden ständigt aktgiva på växlingsrörelserna, så att dessa utan fara kunna utföras.

Växlingsrörelse från spåren 1—8 på personbangården får ej äga rum förbi växlarna 4 och 71 ut i tågvägen utan ställverksvaktens medgivande (signalen "klart"). Växlingsledare (signalgivaren) skall vid växlingsrörelse på personbangården stå i ständig kontakt med ställverksvakten och således aktgiva på dennes signaler.

Särskilda bestämmelser då ställverksvakt och vägvakt vid Tågagatan icke äro i tjänst samtidigt.

Växlingsrörelserna skola ske enligt i förväg uppgjord plan eller i särskild ordning som överenskommits mellan växlingsledarna. Resp. växlingsledare ombesörjer manövreringen av bommarna vid samtliga gatukorsningar, och den tjänstehavare som manövrerar bommarna vid Tågagatan tillser att vederbörlig dvärgsignal visar "kör" eller "kör varsamt" i avsedd färdriktning.

Då ställverksvakt icke är i tjänst under växlingsrörelse mot personbangården, samt då särskild vägvakt vid Tågagatan icke är i tjänst under växlingsrörelse från personbangården, skall lokpersonalen innan växlingsrörelse påbörjas underrättas om att bevakning icke finnes anordnad till skydd mot annan växlingsrörelse och att hinderfriheten icke kontrollerats.

4. För gång med lok på lokstallspåren vid Hälsingborg F gäller nedanstående bestämmelser:

A. Vid gång till lokstallet.

Sedan växlarna 12 och 14 rättlagts, hinderfriheten till och med Tågagatan kontrollerats och bommarna fällts, visar signalgivaren vederbörlig signal till växlingsrörelse. Då Tågagatan passerats ansvarar lokföraren för lokets fortsatta framförande.

B. Vid gång från lokstallet.

Lokföraren ansvarar för lokets framförande till Tågagatan. Vägvakten i Tågagatan (signalgivaren) rättlägger växlarna 12 och 14, kontrollerar hinderfriheten från och med Tågagatan och faller bommarna, varefter vederbörlig signal till växlingsrörelse visas.