



# Säkerhetsordning (são)

för museijärnvägar

Fastställd av statens vägverk  
att gälla fr o m 1 april 1982

Utarbetad av  
Museibanornas Riksorganisation (MRO)

---

Stockholm 1982

## FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

Nr	Daterat	Inrättat	av
		datum	
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ANVISNINGAR M M.....	7
----------------------	---

## BEGREPPSFÖRKLARINGAR

§ 1 Begreppsförklaringar.....	9
-------------------------------	---

## SIGNALFÖRESKRIFTER

Allmänna föreskrifter

§ 2 Tillåtna signalmedel och signaler.....	15
§ 3 Tydlig signalgivning.....	15
§ 4 Signals åttlydnad.....	16
§ 5 Dagsignaler och nattsignaler.....	16
§ 6 - 7 (Reservnummer)	

Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

§ 8 Signalinrättningar.....	17
§ 9 Signalredskap.....	25
§ 10 Signaltavlor.....	32
§ 11 Ordergivning om signalmedel.....	38
§ 12 - 13 (Reservnummer)	

Signalmedel och signaler på fordon

§ 14 Ljudsignaler.....	39
§ 15 Signaler framåt och bakåt på tåg.....	42
§ 16 Signaler på dragfordons framände och bakände vid växling.....	43
§ 17 Signaler framåt och bakåt på vagnuttagning och småfordon	43
§ 18 - 19 (Reservnummer)	

## SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

### Allmänna föreskrifter

§ 20	Föreskrifternas tillämpning m m.....	44
§ 21	Samtal .....	45
§ 22	Innehav av säo, vko, klocka, tdt mm.....	45
§ 23	(Reservnummer)	
§ 24	Sidospår och växlar på linjen .....	45

### Upplag, Vägkorsningar

§ 25	Upplag av lösa föremål .....	46
§ 26	Skydd vid vägkorsning. Vägskyddsanläggning eller signal mot banan fungerar ej. Vägvakts.....	46

### Spår avstängt. Hastighetsnedsättning

§ 27	Spår ofarbart eller i försvagat skick .....	48
§ 28	Hastighetsnedsättning .....	49
§ 29	A-arbete .....	50

### Vagnuttagning

§ 30	Vagnuttagning.....	53
------	--------------------	----

### Skydd för arbetande personal. Småfordonsfärd

§ 31	Skydd för personal, som arbetar i spår eller i farlig närhet därav. B-arbete.....	57
§ 32	A-fordonsfärd.....	59
§ 33	B-fordonsfärd.....	61
§ 34	C-fordonsfärd.....	63

### Växling

§ 35	Växling.....	65
------	--------------	----

### Extratåg och inställt tåg. Pålok

§ 36	Order om extratåg och inställt tåg.....	68
§ 37	Pålok .....	69
§ 38	(Reservnummer)	

Tågs sammansättning

§ 39	Besiktning av fordon m m.....	70
§ 40	Bromsföreskrifter för tåg.....	70
§ 41	Tågs storlek.....	71
§ 42	(Reservnummer)	
§ 43	Transportvillkor för fordon och vissa laster.....	72
§ 44	Tågs bemanning.....	77
§ 45	Tågs iordningställande.....	78
§ 46	(Reservnummer)	

Allmänt om säkerhetstjänstens organisation på station

§ 47	Säkerhetstjänstens organisation på station.....	81
§ 48	Bevakade och obevakade stationer.....	82
§ 49	Order till tåg och vagnuttågning.....	87

Åtgärder på station före tågs ankomst och avgång

§ 50	Tågspår för tåg på station.....	88
§ 51	Manövrering av huvudsignal på bevakad station m m.....	89
§ 52	Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas. Felaktig försignal.....	90
§ 53	(Reservnummer)	
§ 54	Tågvägsklargöring.....	92
§ 55	Tågvägsinspektion.....	92
§ 56	(Reservnummer)	
§ 57	Tågs samtidiga rörelse på bevakad station.....	93
§ 58	(Reservnummer)	
§ 59	Tåganmälan.....	93
§ 60	Hinderanmälan.....	95
§ 61	Tågklarerares placering vid tågs ankomst och avgång.....	95
§ 62	(Reservnummer)	

Tågs avgång från trafikplats

§ 63	Tågpersonals åtgärder före tågs avgång .....	96
§ 64	Avgångstid .....	96
§ 65	Avgångssignal m m.....	97
§ 66 - 68 (Reservnummer)		

Tågs gång

§ 69	Tågs hastighet .....	98
§ 70	Tågpersonals åtgärder under tågs gång .....	99
§ 71	(Reservnummer)	
§ 72	Tågs ankomst till trafikplats.....	101
§ 73	Hinder på bevakad station.....	103
§ 74 - 75 (Reservnummer)		

Ändring av tågs ordningsföljd

§ 76	Rapportering av tågförsening .....	106
§ 77	Tågmötesändring.....	106
§ 78	Tågföljdsändring .....	108
§ 79	Nytt möte .....	108
§ 80 - 82 (Reservnummer)		

Tågmissöden och tillbud därtill

§ 83	Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen.....	109
§ 84	Backning av tåg på linjen.....	110
§ 85	Åtgärder vid fara .....	111
§ 86 - 89 (Reservnummer)		

Undantagsföreskrifter

§ 90	Tågs utgångsstation eller slutstation är obevakad ..	112
§ 91	Alla stationer obevakade - tågledare tjänstgör .....	115
§ 92	Bandisposition.....	117

## ANVISNINGAR MM

1. Vissa föreskrifter är olika mellan å ena sidan järnväg med 600 mm spårvidd och å andra sidan järnväg med 891 mm eller 1435 mm spårvidd.

Avsnitt, som endast gäller järnväg med 600 mm spårvidd, är tryckt i vänstra spalten	Avsnitt, som endast gäller järnväg med 891 mm eller 1435 mm spårvidd, är tryckt i högra spalten.
---	--

Uppgift, som endast gäller järnväg med spårvidden

{	600 mm, är tryckt i övre delen 891 mm eller 1435 mm, är tryckt i nedre delen	}	av klammer.
---	---	---	-------------

2. I ändringstryck är de föreskrifter, som är nya eller ändrade i sak, betecknade med ett streck i inre marginalen.

3. S-blanketter är betecknade med endast S1, S4 etc.

4. Uttrycken "främsta fordonet", "sista fordonet", "nästa station" o d räknas i färdriktningen.

5. I avdelningen "Säkerhetsföreskrifter" avses med "kör" från huvudsignal även "kör varsamt".




6. Med åtgärden att " ställa infartssignalen till 'kör' " avses i förekommande fall signalering enl § 52:2-3.

7. Med "infartssignal som visar 'stopp' " avses i förekommande fall uppsatt huvudsignaltafva.






8. Följande förkortningar, som ej förekommer i vanligt språkbruk, används såväl för grund- och böjningsformer som i sammansatta ord:

bdisp	bandisposition	säo	säkerhetsordning
cba	chefen för banavdelningen	tam	tåganmälan
cma	chefen för maskinavdelningen	tbfh	tågbefälhavare
cta	chefen för trafikavdelningen	tdt	tidtabell
kvo	kvarhållningsorder (S9)	tkl	tågklarare
lokps	lokipersonal	tl	tågledare
sth	största tillåtna hastighet	tpl	trafikplats
		tps	tågpersonal
		tsm	tillsyningsman
		vko	veckoorder
		vut	vagnuttagning

9. Färger på signalinrättningar och signaltavlor återges på följande sätt:

	rött
	grönt
	gult

Ljussken i signalinrättningar återges på följande sätt:

	Vitt fast sken
	Rött fast sken
	Grönt fast sken
	Vitt blinkande sken
	Grönt blinkande sken

---

**B E G R E P P S F Ö R K L A R I N G A R****§ 1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR**

1. A-arbete = sådant arbete som antingen kan hindra tågrörelse över arbetsplatsen eller är av den art, att arbetsplatsen skall vara avstängd från tågrörelse på grund av riskerna för den arbetande personalen.
2. B-arbete = sådant arbete på linjen, som innebär risk för påkörning av personal och materiel men ej hindrar tågrörelse.
3. Banans sth = den största hastighet, som gäller på viss sträcka enl uppgift i tdtboken.
4. Bandisposition = anordning, varigenom järnvägen avstängs från tågrörelse och upplåts för vut, småfordonsfärd eller A-arbete.
5. Behovsuppehåll = tåguppehåll, som enl tdt, S11 eller vko skall göras endast vid behov.
6. Bromsaxel = bromsad lastaxel.
7. Bromstal = det tal som anger antalet bromsaxlar i procent av antalet lastaxlar.
8. Dragfordon = gemensam benämning på lok och motorvagn.
  - a) Lok = dragfordon utan utrymme för resande, gods eller post.
  - b) Motorvagn = dragfordon med utrymme för resande, gods eller post. Till motorvagn räknas även rälsbuss.Anm.: Med koppellok avses det bakre av två dragande dragfordon

- 
9. Fast uppehåll = tåguppehåll, som enl tdt, S11 eller vko skall göras oavsett om uppehållet behövs eller ej.
10. Genomfartståg vid viss tpl = tåg, som ej har fast uppehåll eller behovsuppehåll där.
11. Kontrollstation = station, som skall kontrollera ordergivning till tps. Kontrollstation är  
i fråga om order, som gäller på bevakad station: denna station,  
i fråga om order, som gäller på linjen: den bevakade station, som senast berörs av tåget, innan ordern skall tillämpas.
12. Lastaxel = enhet, som används vid bromsberäkning. Se vidare tdtboken.
13. Linjen = banan utanför de bevakade stationernas gränser.
14. Lokpersonal (lokps) = förare och förarbiträde på dragfordon.
15. Låsning och förregling  
a) Låst växel = växel, som är låst med låsanordning i ställverk, kontrollås eller hänglås.  
Anm. 1: Växel anses vara låst, även när den kan läggas om endast från ställverk och detta är bemannat, eller när vakt är placerad så, att han kan förhindra omläggning.  
b) Förreglad växel = växel, som ej kan läggas om, därför att "kör" eller "kör varsamt" visas från en huvudsignal, som står i förbindelse med växeln.  
Anm. 2: Förreglingen upphävs, när signalen ställs till "stopp". Ingår växeln i tågvägslåsning, anses dock förreglingen kvarstå, tills tågvägslåsningen upphävs.  
c) Tågvägslåsning = låsning i rätt läge av alla växlar, som hör till tågvägen. Låsningen görs med tågvägslås.  
Vad som i detta mom sagts om växel, gäller även spårspärr.

- 
16. Normalläge för växel eller spårspärr = på förhand bestämt läge, som växeln (spårspärren) i regel skall inta.
17. Ordergivningsstation = av cta utsedd station, där tps skall ges order enl säo, normalt tågs utgångsstation.
18. Pålok = dragfordon, som i regel ej är kopplat till tåg, men skjuter på detta från bevakad station ut på linjen. Pålok framförs som vut.  
Anm.: Med återgående pålok avses pålok, som återgår på del av stationssträcka.
19. Resande = alla personer på järnvägsfordon utom järnvägens personal.
20. Sidospår = spår, som normalt ej är avsett för tågrörelse.
21. Skyddsväxel = växel, som kan hindra fordon att komma in i visst tågspår.
22. Slutväxel = växel, till vars hinderpåle eller motsvarande punkt tåg längst kan gå utan att stänga av tågväg till annat spår.
23. Småfordon = gemensam benämning på A-, B- och C-fordon.  
a) A-fordon = annat småfordon än B- och C-fordon.  
b) B-fordon = småfordon, som framförs omedelbart efter tåg för brandbevakning eller annan inspektion.  
b) C-fordon = ej motordrivet småfordon, som genast kan avlägsnas från spåret av en man.
24. Stationsgräns = punkt på banan omedelbart utanför en stations infartsignal. Saknas infartsignal eller är sådan placerad innanför yttersta växeln, är dock stationsgränsen belägen ca  $\left\{ \begin{array}{c} 60 \\ 100 \end{array} \right\}$  m utanför denna och är markerad av en stationsgränstavla.

- 
25. Stationssträcka = sträcka från en bevakad stations gräns till nästa bevakade stations gräns.
26. Tillsyningsman (tsm) = person som vid vut, A-arbete och B-arbete ansvarar för åtgärder enl säo.
27. Tjänstetidtabell, i säo benämnd endast tidtabell (tdt) = sammanställning av de uppgifter enl vilka ett tåg skall framföras.
28. Trafikplats (tpl) = gemensam benämning på station, lastplats och hållplats.
- a) Station = plats, där tåganmälan är avsedd att kunna utväxlas. Station är bevakad, när tkl skall vara i tjänst, eljest obevakad.
- b) Lastplats = plats på linjen med sidospår. Vid lastplats är tåganmälan ej avsedd att kunna utväxlas.
- c) Hållplats = för trafikutbyte avsedd plats på linjen utan sidospår. Vid hållplats är tåganmälan ej avsedd att kunna utväxlas.
29. Tåg = fordon, som framförs enl tdt. Tågen indelas i ordinarie tåg, som utan särskild order går enligt tdtboken, och extratåg, som på särskild order anordnas enl tdtboken eller S4.
30. Tåganmälan (tam) = anmälan för att hindra, att flera tåg samtidigt finns på samma stationssträcka.
31. Tågbefälhavare (tbfh) = person, som har befälet på tåg.
32. Tågfordon, i säo benämnd endast fordon = fordon, som är avsett att framföras i tåg eller vut.
33. Tågklarare (tkl) = person, som ansvarar för tågs klarering på bevakad station.

- 
34. Tågledare (tl) = person, som leder och övervakar tågrörelsen.
35. Tågmöte, i säo benämnt endast möte = möte på en station mellan två tåg i motsatt riktning. Möte anses föreligga i följande fall:
- för båda tågen, när dessa går på båda sidor om stationen men i annan ordningsföljd på den ena sidan än på den andra,
  - när båda tågen ej går på båda sidor om stationen: endast för det tåg, som skall avgå från stationen inom 30 minuter efter det att den andra tåget kommit dit från det spår, som det förstnämnda tåget skall använda.
36. Tågpersonal (tps) = tbfh och lokps på tåg.
37. Tågspår = spår, som är avsett för tågrörelse.  
Anm.: På oövakad station betraktas endast huvudtågvägen som tågspår.
38. Tågvägar
- Tågväg för visst tåg = det eller de spår eller de delar av spår inom en stations gränser, som tåget skall använda.
  - Infartstågväg = tågväg, som tåg skall använda vid infarten. Infartstågvägen har sin slutpunkt vid den av följande anordningar, som tåg först kommer till:
    - slutpunktstavla,
    - hinderpåle till slutväxel eller motsvarande punkt,
    - stoppbock,
    - stationsgränsen,
    - utfarts- eller spårspärrsignal i stoppställning.
  - Utfartstågväg = tågväg, som tåg skall använda vid utfarten.
  - Huvudtågväg = den vid infarten rakaste tågvägen, om ej annat föreskrivits.
  - Sidotågväg = annan tågväg än huvudtågväg.

- 
39. Vagnuttagning (vut) = uttagning av fordon på tågspår - dock ej endast på bevakad station - på annat sätt än som tåg eller växling.
40. Veckoorder (vko) = för bestämd tidsperiod upprättad sammanställning av sådana order, som eljest skulle ha getts på S10 eller S11. Tidsperioden fastställs av cta. Vko kan även innehålla allmänna order till järnvägens personal.
41. Väggorsning = korsning i samma plan mellan spår och väg eller gata.
42. Vägvakt = person, som manövrerar vägskyddsanläggning på linjen.
43. Växling = rörelse med fordon på eller omedelbart utanför tpl för att flytta fordonen inom tpl eller flyttning av tåg under uppehåll.

## SIGNALFÖRESKRIFTER

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

## § 2 TILLÅTNA SIGNALMEDEL OCH SIGNALER

Endast de signalmedel och signaler, som anges i säo eller eljest fastställts av statens vägverk, får användas. De får begagnas endast på det sätt och för det ändamål, som är föreskrivet.

## § 3 TYDLIG SIGNALGIVNING

1. Signal skall ges tydligt.
2. Signalgivare skall placera sig så, att det klart framgår, vem signalen gäller.
3. Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken får visas i handsignallykta, endast när signal skall ges med detta sken.

## § 4 SIGNALS ÅTTLYDNAD

1. Signaleras "stopp" och är särskilt förfaringsätt ej föreskrivet i säo, gäller detta mom.

a) Signaleras "stopp" med arm (armar) eller visas rörlig stoppsignal med signalflagga eller handsignallykta, skall rörelsen stanna snarast möjligt.

b) Signaleras "stopp" på annat sätt än enl a, får rörelse, som signalmedlet gäller för, fortsätta till signaleringsstället.

c) Måste stoppsignal passeras, skall tbfh, växlingsledare eller tsm först ombesörja

på bevakad station: att han får tkl medgivande härtill,

på linjen: att det undersöks, om stoppsignalen utan risk

kan passeras.

Tbfh (växlingsledaren, tsm) skall därefter underrätta

lokps.

d) Har stoppsignal på linjen passerats och är orsaken till stoppsignalen okänd, får hastigheten på närmaste 500 m vara högst 10 km/h och särskild uppmärksamhet skall iaktas till närmaste bevakade station.

2. Misstänker den som skall lyda annan signal än stoppsignal, att detta skulle medföra fara, skall han underrätta signalgivaren.

## § 5 DAGSIGNALER OCH NATTSIGNALER

Nattsignal skall användas, när dagsignal ej kan ses tydligt.

## § 6 - 7 (Reservnummer)

---

SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ LINJEN OCH PÅ STATIONER§ 8 SIGNALINRÄTTNINGAR

1. Felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild på huvudsignal, spårspärrsignal och vägkorsningssignal eller utebliven signal från dessa signalinrättningar anses som "stopp" för de rörelser, som signalinrättningen gäller för.

2. Huvudsignaler

På station skall i regel finnas huvudsignal, som gäller för infart dit (= infartssignal).

På station kan finnas huvudsignal, som gäller för utfart därifrån (= utfartssignal).

Huvudsignal kan finnas vid lastplats.

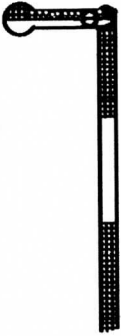


Huvudsignal skall i regel placeras till vänster om spåret.

Av huvudsignaler finns fyra typer: semafor, T-semafor, skivsignal och huvudljussignal.

Anm.: Huvudsignal skall tändas minst 10 min, innan tåg eller vut tidigast kan väntas. Semafor, T-semafor och skivsignal - alla lyktorna - skall dock tändas endast, när nattsignaler används.

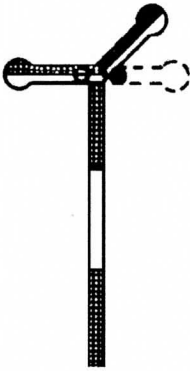
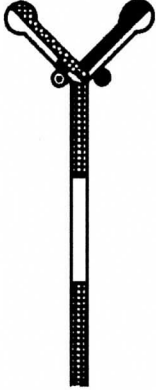
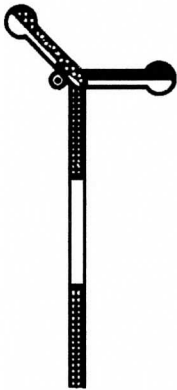
Huvudsignal gäller för tåg och vut.

a) Semafor. Vingarna är på framsidan röd-vita eller röd-gula och på baksidan svart-vita.

<u>Dagsignal:</u>		
		
En vinge vågrätt åt vänster	En vinge snett uppåt vänster	Två vingar snett uppåt vänster
<u>Nattsignal:</u>		
Ett rött sken	Ett grönt sken	Två gröna sken placerade lodrätt
<u>Betydelse:</u> "stopp"	<u>Betydelse:</u> "kör"	<u>Betydelse:</u> "kör varsamt"

Anm. 2: Styrelsen kan medge, att vingarna har annan målning samt att vingar i stället för att resas snett uppåt fälls snett nedåt.



b) T-semafor. Vänstra vingen är röd-vit eller röd-gul och högra vingen är svart-vit.

<u>Dagsignal:</u>		
		
Vänstra vingen vågrätt	Båda vingarna snett uppåt	Vänstra vingen snett uppåt och högra vingen vågrätt
<u>Nattsignal:</u>		
Ett rött sken	Ett grönt sken	Ett grönt sken
<u>Betydelse:</u> "stopp"	<u>Betydelse:</u> "kör" (obevakad station eller lastplats)	<u>Betydelse:</u> "kör varsamt"

Anm. 3: Eftersom ett grönt sken visas som nattsignal både i betydelsen "kör" och "kör varsamt", skall varsamhet alltid iakttas, om det inte säkert kan skönjas, att båda vingarna står snett uppåt.

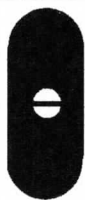
Anm. 4: Styrelsen kan medge, att vingarna har annan målning samt att vingar i stället för att resas snett uppåt fälls snett nedåt.

c) Skivsignal. Gäller skivsignalen i båda riktningarna, är båda sidorna röda, eljest är framsidan röd och baksidan vit med ett svart kryss.

<p><u>Dagsignal:</u></p>  <p>Skivan vänd tvärs spåret</p>	 <p>Skivan vänd längs spåret</p>
<p><u>Nattsignal:</u> Ett rött sken</p> <p><u>Betydelse:</u> "stopp"</p>	<p>Ett grönt sken</p> <p><u>Betydelse:</u> på <u>bevakad station</u>: "kör varsamt", på <u>obevakad station och lastplats</u>: "kör"</p>

d) Huvudljussignal. Signalen har lyktor placerade lodrätt mot en svart bakgrundsskärm.

Dag- och nattsignal:



Ett rött sken

Betydelse: "stopp"



Ett grönt sken

Betydelse: "kör"



Två gröna sken  
placerade lodrätt

Betydelse: "kör  
varsamt"

3. Försignaler



Försignal anger vilken signalbild, som visas på närmast efterföljande huvudsignal.

Av försignaler finns två typer: skivförsignal och ljusförsignal.

Försignal skall i regel placeras till vänster om spåret.

Försignal gäller för tåg och vut.

a) Skivförsignal. Skivan är grön med vit kantrand.

<u>Dagsignal:</u>	
	
Skivan ställd lodrätt	Skivan ställd vågrätt
<u>Nattsignal:</u>	
Ett grönt blinkande sken	Ett vitt blinkande sken
<u>Betydelse:</u> "vänta stopp"	<u>Betydelse:</u> "vänta kör eller kör varsamt"

b) Ljusförsignal. Bakgrundsskärmen är målad i vita och svarta fält.

<u>Dag- och nattsignal:</u>	
	
Ett grönt blinkande sken	Ett vitt blinkande sken
<u>Betydelse:</u> "vänta stopp"	<u>Betydelse:</u> "vänta kör eller kör varsamt"



4. Spårspärrsignal (dag- och nattsignal)

Spårspärrsignal sätts upp vid behov vid bl a spårspärrar och stoppbockar.

Det svarta strecket skall vara vågrätt, när signalen gäller för det närmaste spåret på bägge sidor och eljest luta mot det spår eller den spårgrupp, som signalen gäller för.

Spårspärrsignal kan bestå av antingen skärm eller lykta, som skall vara tänd, när nattsignaler används.



Spårspärrsignal gäller för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

	
<u>Betydelse:</u> "stopp"	<u>Betydelse:</u> "rörelse tillåten"

5. Väggörningssignal = "V-signal" (dag- och nattsignal)

V-signal skall finnas vid väggörning med väggörningsskyddsanläggning.

V-signal gäller för tåg, växling och vut.

	
Rött sken	Vitt sken
<u>Betydelse:</u> "stopp"	<u>Betydelse:</u> "rörelse tillåten" (vägtrafiken spärrad)"

Anm. 5: Styrelsen kan medge, att tavla med V ej behöver finnas.

---

6. Vattenkranlykta (nattsignal)

Vattenkranlykta kan visa rött fast sken åt två motsatta håll och vitt fast sken. Den sätts upp vid behov.

Vattenkranlykta skall vara tänd, när nattsignaler används och fordon skall gå på spåret invid vattenkranen. Den behöver dock inte vara tänd, om vattenkranen är låst i undansvängt läge

Vattenkranlykta gäller för tåg, växling och vut.

Betydelse: rött sken: "stopp"

vitt sken: "rörelse tillåten" (vattenkranen

hindrar ej rörelse på spåret)

## § 9 SIGNALREDSKAP

1. Signalstav (dagsignal)

Signalstavens skiva är vit med grön kantrand.



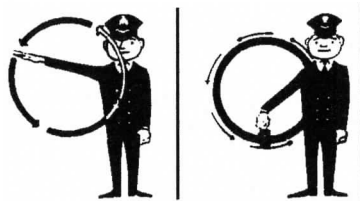
Staven förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.

Betydelse: "avgång" till tåg.

Anm. 1: En röd skärm, påminnelsekärm, skall sättas på signalstaven i vissa fall, när tkl ej får ge "avgång".

2. Signalgivarens arm(ar) (dagsignal) och handsignallykta (nattsignal)

Signalerna enl detta mom, dock ej "avgång", får ges muntligt. Nattsignal får ges även med ficklampa, som används av konduktörspersonal, och handlykta, som används av lokps.

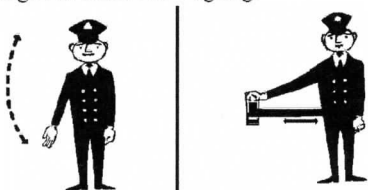
a) "Avgång" till tåg

Armen förs i cirkel eller grönt sken förs i cirkel.

Anm. 2: En röd skärm, påminnelsekärm, skall sättas på handsignallyktan i vissa fall, när "avgång" ej får ges.

b) "Klart för avgång"

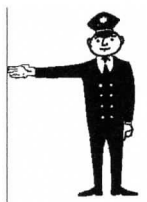
"Klart för avgång" ges, förutom i de fall, som särskilt anges i säo, av tkl till tbfh för att svara på sådan signal eller för att fråga, om tåget är klart för avgång.



Armen sträcks ut och förs uppåt och nedåt flera gånger eller grönt sken förs flera gånger fram och åter i sidled.

c) "Klart"

"Klart" används bl a för att ange, att visst åliggande är utfört eller för att fråga därom.



Armen sträcks rakt ut eller blinkande grönt sken.

d) "Stopp" för tåg, växling, vut och småfordon

Armarna förs flera gånger fram och åter i sidled.



Rött sken hålls stilla ("stillahållen stoppsignal").



Armen förs flera gånger fram och åter i sidled.



Vitt eller rött sken förs flera gånger uppåt och nedåt ("rörlig stoppsignal").

e) "Sakta" för tåg, växling, vut och småfordon.

För växling, vut och småfordon innebär "sakta", att hastigheten skall minskas, så länge signalen visas. När signaleringen upphört, skall hastigheten vara oförändrad tills nästa signal ges.



Armen sträcks uppåt eller fast grönt sken.

f) "Framåt" för växling och vut

Dragfordon skall dra fordon. Är dragfordon ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändarna, skall dragfordonet gå åt det håll, varåt dess framände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.



Båda armarna sträcks rakt ut  
eller  
vitt sken förs i cirkel.

Anm. 3: Om hastigheten skall vara låg redan från början, ges "sakta framåt" = först "sakta" och sedan "framåt".

Anm. 4: Vagn, som alltid är kopplad till dragfordon, anses tillhöra dragfordonet.

Anm. 5: I de fall, som särskilt anges i säo, ges "framåt" även till tåg.

g) "Back" för växling och vut

Dragfordon skall skjuta fordon. Är dragfordonet ensamt eller har det fordon kopplade till båda ändarna, skall dragfordonet gå åt det håll, varåt dess bakände är riktad.

I tveksamma fall ges signalen muntligt.



Armen förs sakta flera gånger  
fram och åter i sidled  
eller  
vitt sken förs sakta flera  
gångar fram och åter i sidled.

Anm. 6: Vagn, som alltid är kopplad till dragfordon, anses tillhöra dragfordonet.

Anm. 7: Om hastigheten skall vara låg redan från början, ges

"sakta back" = (som nattsignal:) först "sakta" och sedan "back",

(som dagsignal:) enl. nedan



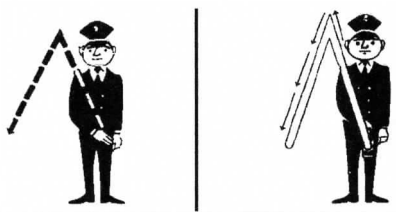
Ena armen sträcks uppåt,  
medan den andra armen förs  
sakta flera gånger fram och  
åter i sidled.

h) "Kopplet"

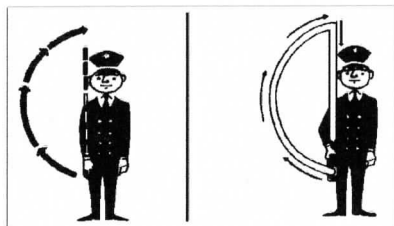
Buffertar skall tryckas samman, för att fordon skall kunna kopplas ihop eller isär.



Armarna förs fler gånger mot varandra och händerna slås samman eller omväxlande grönt och vitt sken upprepat flera gånger.

i) "Lägg om växeln"

Armen eller vitt sken förs sakt slett uppåt och sedan slett nedåt åt andra hållet och hålls kvar några sekunder i slutläget. Rörelsen nedåt skall vara riktad mot den växel, som avses.

j) "Bromsa" vid provning av tryckluftsbromsen

Armen eller vitt sken förs sakt i en halvcirkel utåt och uppåt, hålls sedan stilla ett ögonblick och förs därefter hastigt rätt nedåt.

k) "Lossa" vid provning av tryckluftsbromsen

Armen förs flera gånger fram och åter i sidled eller blinkande vitt sken.

3. Signalflagga, röd (dagsignal)

Betydelse: utvecklad och hållen stilla (= "stillahållen stoppsignal"): "stopp" för tåg, växling, vut och småfordon.

utvecklad och för flera gånger fram och åter i sidled (= "rörlig stoppsignal"): "stopp" för tåg, växling, vut och småfordon.

4. Varsamhetstavla (dag- och nattsignal)

Varsamhetstavla skall placeras till vänster om spåret. När nattsignaler används, skall varsamhetstavla vid B-arbete (se § 31) kompletteras med lykta, som visar fast eller blinkande grönt sken. Tavlan är grön med vit kantrand och baksidan är vit med svart kryss.



Betydelse: "Varsamhet". Sth mellan

tavlorna är  $\left\{ \begin{array}{l} 10 \\ 20 \end{array} \right\}$  km/h.

5. Hindertavla (dag- och nattsignal)

Hindertavla skall placeras till vänster om eller i spåret. När nattsignal används, skall om möjligt hindertavla kompletteras med lykta, som visar fast eller blinkande rött sken. Tavlan är röd med vit eller gul kantrand.



Betydelse: "stopp" för tåg, vut, växling, A- och B-fordon

6. Huvudsignaltavla (dag- och nattsignal)

Huvudsignaltavla placeras vid stationsgränsen till bevakad station, om

- infartssignalen är felaktig och ej kan visa "stopp".
- infartssignal saknas.

Huvudsignaltavla skall finnas vid felaktig utfartssignal, om signalen ej kan visa "stopp".

Huvudsignaltavla skall placeras till vänster om spåret. Tavlan är röd med vit eller gul kantrand. När nattsignaler används, skall tavlan kompletteras med lykta, som visar fast eller blinkande rött sken.



Betydelse: "stopp" för tåg och vut

## § 10 SIGNALTAVLOR

1. Växellykta och växeltavla

Växellykta eller växeltavla sätts upp vid behov för att ange växelläge. Växellykta skall, när nattsignaler används, vara tänd, när tåg, växling eller vut skall gå på det spår, som signaltavlan gäller för.



Motväxel, som leder till  
rakspåret



Motväxel, som leder till  
kurvspåret



Medväxel, som leder från  
rakspåret



Medväxel, som leder från  
kurvspåret

Av två kurvspår avses med "rakspåret" det minst krökta.

2. Slutpunktstavla = "S-tavla"

S-tavla sätts upp vid behov för att ange infartstågvägens slutpunkt. På tavlan kan finnas ett svart streck, som skall vara horisontellt, när tavlan gäller för det närmaste spåret på båda sidor och eljest luta mot det spår, som tavlan gäller för.



3. Uppehållstavla = U-tavla"

U-tavla sätts upp vid behov för att ange var resandetåg skall stanna på tpl, där tåget har trafikutbyte. U-tavla gäller även för annat tåg, om detta angetts i tdt.

U-tavla skall i regel placeras till vänster om tågspåret. På tavlan kan finnas ett svart streck, som skall vara horisontellt, när tavlan gäller för det närmaste spåret på båda sidor, och eljest luta mot det spår, som tavlan gäller för.

När endast en U-tavla finns, skall den var märkt med bokstaven "U". När flera U-tavlor finns, skall den sista vara märkt med "U" och de övriga med siffror.

Finns flera U-tavlor, skall tåg stanna med främsta delen på plats, som framgår av antalet axlar i tåget - verksamt loks axlar dock ej inräknade.

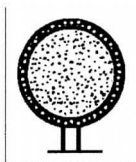
Tavlan är vit med svarta tecken.



4. Påstigningstavla

Påstigningstavla kan finnas för att ange, att tåg med behovsuppehåll skall stanna.

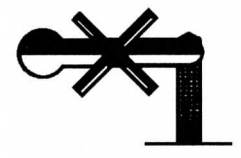
Tavlan är gul med röd kantrand.



Anm.: Styrelsen kan medge, att påstigningstavla med annat utseende används.

5. Ogiltighetstavla

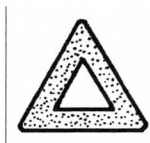
Ogiltighetstavla skall sättas upp på signalinrättning eller signaltavla, som tagits ur bruk eller ännu ej tagits i bruk, om detta ej framgår av annan åtgärd.



6. Orienteringstavla

Orienteringstavla skall placeras till vänster om spåret. Tavlan är gul med urtaget eller svart mittparti.

a)



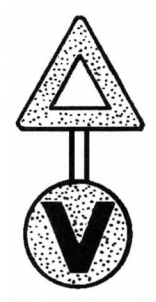
Kan finnas för att orientera lokps om en hållplats eller en lastplats utan huvudsignal..

b)



Kan finnas för att orientera lokps om en huvudsignal eller en stationsgränstavla. Tilläggs-tavlan är svart och vit.

c)



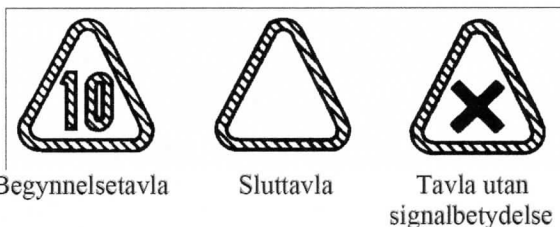
Skall sättas upp framför vissa vägskyddsanläggningar vid den punkt, där lokps senast skall kunna se vitt sken i V-signal.

7. Hastighetstavla

Hastighetstavla skall sättas upp för att ange början och slutet på sträcka, där hastighetsnedsättning gäller enl § 28.

På begynnelsestavla anges medgiven hastighet i km/h. Sluttavla är blank. Tavla utan signalbetydelse betecknas med ett kryss. Begynnelsestavla skall placeras till vänster om spåret.

Tavlan är vit med grön kantrand och gröna siffror.

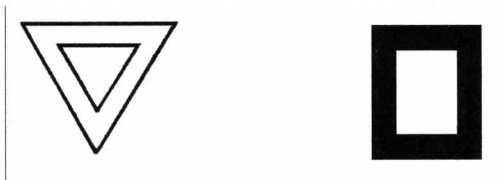


Ann.: Vid hastighetsnedsättning, som avser vägkorsning, kan hastighetstavla föras med tilläggstavla, som är rund och gul med ett svart V. Härvid får hastigheten ökas, så snart dragfordonet passerat vägkorsningen.

8. Ljudsignaltavla

Ljudsignaltavla skall sättas upp för att ange plats, där "tåg kommer" skall ges enl § 14:1 c) eller d).

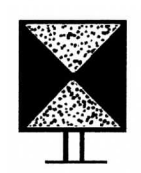
Triangelformad tavla är vit med svart eller urtaget mittparti. Rektangelformad tavla är svart med vitt eller urtaget mittparti.



9. Stationsgränstavla

Stationsgränstavla skall sättas upp vänd mot linjen vid sådan stationsgräns, där infartssignal saknas.

Tavlan är svart och gul.



## § 11 ORDERGIVNING OM SIGNALMEDEL

När huvudsignal, försignal, V-signal, S-tavla eller ljudsignaltavla skall tas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall tps ges order genom anslag på personalens ordertavla. Har order ej kunnat anslås senast ett dygn i förväg, skall lokps ges order (S11) tills ordern funnits anslagen i minst ett dygn.

## § 12 - 13 (Reservnummer)

SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ FORDON§ 14 LJUDSIGNALER

1. "Tåg kommer", ■■■ , ges, förutom i de fall som särskilt anges i säo:

a) när tåg eller vut nalkas infartssignal, om signalen visar "stopp" eller felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild (beträffande signalering från vut efter tåg, se § 30:12),

b) när "framåt" från tk1 uteblir på station utan infartssignal, där huvudsignaltavla finns uppsatt vid stationsgränsen,

c) när tåg eller vut befinner sig omedelbart framför triangel-

formad ljudsignaltavla; { avser ljudsignaltavlan vägkorsning. ges "tåg }  
 { kommer" även vid en punkt ungefär mitt emellan tavlan och korsningen }

är sikten otillfredsställande, skall "tåg kommer" ges upprepade gånger, tills vägkorsningen uppnås,

d) när tåg eller vut befinner sig omedelbart framför rektangelformad ljudsignaltavla, dock endast, då sikten är otillfredsställande, i mörker eller då vägfordon nalkas den vägkorsning, som tavlan avser; härvid ges "tåg kommer" upprepade gånger,

e) när tåg eller vut befinner sig omedelbart framför orienteringstavla för vägkorsning, dock endast, när vitt sken från V-signal ej kan ses; härvid ges "tåg kommer" upprepade gånger,

f) när lokps på fordon i rörelse ser, att någon person finns i spåret eller i farlig närhet därav, eller att vägfordon nalkas vägkorsning utan att synas stanna.

- 
2. "Beredd", ● ● ● , ges, förutom i de fall som särskilt anges i säo:
- när tåg eller vut nalkas infartssignal, om denna efter "tåg kommer" behålls till "stopp" eller återställs till "stopp",
  - när tåg eller vut nalkas station utan infartssignal, där huvudsignaltavla finns uppsatt vid stationsgränsen, om tkl ej heller efter "tåg kommer" ger "framåt".
- "Beredd" innebär, att föraren är beredd på såväl hinder som spårändring, när tåget går in på stationen.
3. "Har mötande tåg kommit in", "Frågesignal", ● ● , ges:
- när föraren på tåg begär besked från tkl, om mötande tåg kommit in,
  - när given signal ej uppfattats.
4. "Fara", ● ● ● ● ● ● ● (upprepade korta), ges:
- när nödbromsning behövs,
  - när tåg, som skall göra uppehåll på bevakad station, ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt.
5. "Uppfattat", ● , ges, förutom i de fall som särskilt anges i säo:
- för att besvara signal, som ej kan eller skall lydas genast,
  - som svar på "avgång", när tåg får passera station,
  - när rörelse skall sättas i gång, om signal behövs för att varna personer.
6. "Lägg om växeln", ● ■■■ , ges, när växel begärs omlagd.
7. "Samtal önskas", ■■■ ■■■ , ges, när lokps önskar komma i kontakt med särskild tbfh eller bromsare.
8. "Undersök bromsarna", ■■■ ■■■ ■■■ , ges:
- när tåget stoppats genom bromsning, som ej gjorts av föraren eller på signal från honom,
  - när lokps av annan anledning vill tillkalla personal för undersökning av bromsarna.

- 
9. "Bromsa", ■ ● ■ , ges, när handbromsning behövs.
10. "Lossa bromsarna", ■ ● , ges:  
a) när handbromsning skall upphöra,  
b) vid behov, när tåg eller vut med bemannad handbroms skall sättas igång,  
c) från det främsta loket, när tåg med pålok skall sättas igång.
11. När koppelok eller pålok används, ges från det främsta loket:  
a) när hastigheten skall minska: "uppfattat" (eller signal med ena armen sträckt uppåt),  
b) när hastigheten skall öka: "lossa bromsarna" (eller signal med ena armen sträckt vågrätt utåt).

---

## § 15 SIGNALER FRAMÅT OCH BAKÅT PÅ TÅG

På tåg skall följande signaler visas:

a) Dagsignal:

på det främsta fordonet: ingen signal,

på det sista fordonet: på vardera långsidan en slutsignal,

bestående av slutsignalskärm eller slutsignallykta, vit eller gul med rött mittparti.

Anm. 1: På tåg med sth högre än 30 km/h, skall om möjligt vitt sken från strålkastare visas framåt.

Anm. 2: Undantagsvis får slutsignal föras endast på ena sidan (förarsidan).

Anm. 3: På tåg, som består av endast lok, skall slutsignal ej finnas.

b) Nattsignal:

på det främsta fordonet: vitt fast sken,

på det sista fordonet: på vardera långsidan en slut-

signallykta, visande rött sken bakåt och vitt sken framåt.

Anm. 4: Undantagsvis får slutsignal föras endast på ena sidan (förarsidan) eller slutsignalen på den motsatta sidan bestå av slutsignalskärm.

Anm. 5: På tåg, som består av endast lok, skall slutsignal ersättas av rött sken bakåt.

Anm. 6: På rälsbusståg finns i regel fasta slutsignallykter. Dessa skall vara tända längst bak på sista fordonet, visande rött sken bakåt och vitt sken framåt (dag- och nattsignal). Övriga slutsignallykter skall vara släckta. Om fasta slutsignallykter saknas, tillämpas föreskrifterna för tåg som består av endast lok.

## § 16 SIGNALER PÅ DRAGFORDONS FRAMÄNDE OCH BAKÄNDE VID VÄXLING

Vid växling skall följande signaler visas på verksamt dragfordon:

- a) Dagsignal:  
på dragfordonets framände: på ånglok skorstenen, eljest två röd-vit- eller röd-gul-randiga framändesskärmar,  
på dragfordonets bakände: ingen signal.
- b) Nattsignal:  
på dragfordonets framände: vitt fast sken,  
på dragfordonets bakände: rött fast sken.

Anm. 1: Vagn, som alltid är kopplad till dragfordon, anses i denna paragraf tillhöra dragfordonet.

Anm. 2: Intet hindrar, att vitt fast sken visas samtidigt som det röda på dragfordons bakände.

Anm. 3: På rälsbussätt med fasta slutsignallyktor utmärks bakänden genom att dessa är tända (dag- och nattsignal).

## § 17 SIGNALER FRAMÅT OCH BAKÅT PÅ VAGN- UTTAGNING OCH SMÅFORDON

På vut och småfordon i rörelse skall följande signaler visas:

a) Dagsignal: ingen signal.

c) Nattsignal:  
framåt: vitt sken,  
bakåt: rött sken.

Nattsignalerna visas även, när vut står stilla på tågspår.

Anm.: När föraren på vut är tsm, skall minst en slutsignal finnas på sista fordonet, om vut medför vagnar.

## § 18 - 19 (Reservnummer)

---

## SÄKERHETS FÖRESKRIFTER

### ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

#### § 20 FÖRESKRIFTERNAS TILLÄMPNING M M

1. Säkerhetsåtgärder får ej åsidosättas, även om det skulle vålla tåg försening.
2. Är det tveksamt vilken av flera säkerhetsföreskrifter, som gäller i ett visst fall, skall den föreskrift, som ger den största säkerheten, tillämpas.
3. Vid överhängande fara skall var och en vidta de åtgärder, som anses nödvändiga för att förebygga eller minska faran, även om åtgärderna skulle avvika från säo.
4. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot säo bestämmelser kan av styrelsen tillrättavisas med avstängning från all säkerhetstjänst under längre eller kortare tid, oavsett om missöde eller tillbud inträffat eller ej. Cta och tl kan även i undantagsfall med omedelbar verkan avstänga vårdslös eller olämplig person från tjänstgöring.
5. Den som skall tjänstgöra i viss befattning är skyldig att neka tjänstgöra, om han saknar behörighet eller inte anser sig fullt förtrogen med befattningen i fråga.

## § 21 SAMTAL

1. Vid samtal skall de uttryck, som finns i säo, användas. Tåg skall benämnas med sitt nummer. Vid telefon- och radiosamtal skall namn eller signatur uppges.

2. Meddelande, som skall skrivas ned, skall repeteras av mottagaren. Även andra meddelanden skall repeteras, om detta begärs.

Anm.: Tam behöver repeteras, endast om detta begärs.

## § 22 INNEHAV AV SÄO, VKO, KLOCKA, TDT M M

1. All personal i säkerhetstjänst skall inneha eller ha lätt tillgång till säo, vko, klocka, som visar rätt tid, samt antingen tdtbok, tågordning eller grafisk tdt.

2. Personal i säkerhetstjänst skall före tjänstgöringens början ta del av order och meddelanden på personalens ordertavla.

## § 23 (Reservnummer)

## § 24 SIDOSPÅR OCH VÄXLAR PÅ LINJEN

På station som lämnats obevakad för tåg och på lastplats skall växel i tågspår och växel (spårspärr), som skydda tågspåret, vara låst. Låsningen får hävas endast vid tåguppehåll eller då vut, A-fordonsfärd eller A-arbete har beviljats.

## UPPLAG, VÄGKORSNINGAR

### § 25 UPPLAG AV LÖSA FÖREMÅL

1. Upplag får ej finnas inom normalsektionen för fria rummet.
2. Intill spår, på vilket växling normalt äger rum, får upplag ej anordnas utan medgivande av cta.

### § 26 SKYDD VID VÄGKORSNING. VÄGSKYDDSANLÄGGNING ELLER SIGNAL MOT BANAN FUNGERAR EJ. VÄGVAKT.

#### A. Allmänt

1. Kryssmärken, vägskyddsanläggning och bevakning skall finnas vid vägkorsning enl Vägmarkesförordningen, SFS 1978:1001.

#### B. Vägskyddsanläggning m m är felaktig

2. Fungerar ej vägskyddsanläggning vid vägkorsning, gäller följande:

Bevakning genom vakt, som bär uniformsmössa, skall snarast ordnas av tkl, om vägkorsningen finns på bevakad station, eljest av tl. När fordon nalkas, skall vakten varna vägtrafikanterna på båda sidor om banan genom rörlig signal med utvecklad signalflagga resp rött sken. Signalen ges tills första fordonet uppnått korsningen.

Tps samt lokps och tsm vid vut skall ges order (S10).

3. Är V-signal felaktig, trots att vägskyddsanläggning fungerar, skall lokps samt vid vut även tsm ges order (S10).

C. Vägvak

4. Vägvakts tjänstgöring skall för varje tåg börja minst 10 min före den tidpunkt, då tåget tidigast kan passera vägkorsningen.

5. Vägvak skall underrättas om

- extratåg,
- inställt tåg,
- vut,
- mötes- och tågföljdsändring,
- större tågförsening än 10 min,
- större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening.

Vägvak skall vid tjänstgöringens början begära underrättelser av tkl på en av stationssträckans gränsstationer. För underrättelser om därefter anordnade extratåg, inställda tåg, vut, uppkomna rubbningar etc svarar tkl på den gränsstation, varifrån tåget (vut) går (skulle ha gått) eller, vid mötesändring, tåg först går i ändrad ordningsföljd. Mottagna underrättelser skall antecknas i anteckningsbok.

Om vägvak ej underrättats om

- extratåg,
- mötesändring,
- större minskning än 10 min av uppgiven tågförsening,

skall lokps på tåg ges order (S10).

---

SPÅR AVSTÄNGT. HASTIGHETSNEDSÄTTNING

## § 27 SPÅR OFARBART ELLER I FÖRSVAGAT SKICK

1. Den som upptäcker att spår är ofarbart eller i så försvagat skick, att hastighetsnedsättning kan behövas, skall genast ombesörja följande åtgärder:

a) tågspår på linjen

stället,  
1) stoppsignalera på båda sidorna om det felaktiga

2) underrätta lättast anträffbara tkl;

b) sidospår på linjen

underrätta lättast anträffbara tkl;

c) spår på bevakad station

underrätta tkl.

2. Den tkl, som underrättats, skall genast vidta följande åtgärder:

a) tågspår på linjen

ombesörja hinderanmälan; har hindertavlor inte satts upp, skall tkl ombesörja att detta sker;

b) sidospår på linjen

ombesörja att spåret avstängs med hindertavlor;

c) spår på bevakad station

dels ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor,  
dels underrätta berörd personal på stationen.

---

§ 28 HASTIGHETSNEDESÄTTNING

A. Permanent hastighetsnedsättning

1. Sträcka, där hastigheten måste vara lägre än banans sth, skall anges i tdtboken och utmärkas med hastighetstavlor.

B. Tillfällig hastighetsnedsättning

2. När hastigheten tillfälligt måste vara lägre än vad som anges i tdtboken, skall tl i god tid underrättas om sträcka och medgiven hastighet. Tl skall underrätta tkl på kontrollstationerna och ordergivningsstationerna. Underrättelse behövs dock ej i något fall om nedsättning på sidospår.

3. Den som underrättar tl skall ombesörja att en hastighetstavla eller varsamhetstavla sätts upp vid vardera gränsen för nedsättningssträckan.

4. Lokps på tåg och vut skall ges order (S10).

5. När nedsättning skall upphöra, skall cba anmäla detta till tl och ombesörja, att hastighetstavlorna (varsamhetstavlorna) tas bort.

## § 29 A-ARBETE

Anm.: Angående undantagsbestämmelser vid bdisp, se § 92.

1. a) För A-arbete skall tsm inhämta medgivande enl mom 3 och 4.  
b) A-arbete på tågspår på linjen får börja så snart det sista tåget har passerat den plats, där A-arbetet skall äga rum ("A-arbete efter tåg").  
Undantag: om tåget har pålok eller om B-fordon följer efter tåget.  
c) På enstationssträcka får flera A-arbeten förekomma sam-tidigt.

2. Den som beordrar A-arbete skall utse tsm. Denne skall närvara vid arbetsplatsen.

3. Omedelbart innan A-arbete börjar, skall tsm begära medgivande för A-arbete på bevakad station: av tkl,  
för A-arbete på linjen: av tkl på en av stationssträckans gränsstationer.

I båda fallen skall tsm uppge

- namn,
- arbetsplatsens läge,
- behövlig tid.

A-arbete på linjen får inte begäras för längre tid, än att det kan anmälas avslutat minst 5 min innan tåg kan väntas gå ut på den stationssträcka, som upplåtits för A-arbetet. Tl får medge undantag härifrån.

4. Medgivande till A-arbete lämnas av tkl personligen på den station, där A-arbete begärts; i fråga om A-arbete på linjen dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation.

Tsm skall anteckna medgivandet.

- 
5. Innan A-arbete på tågspår börjar, skall dessutom tkl ha vidtagit följande åtgärder:
- A-arbete på linjen:
    - vid A-arbete efter tåg: ombesörja order (S10) till tps,
    - vid A-arbete efter tåg: uppmärksamma tsm på att A-arbetet får börja först sedan tåget passerat,
    - anmäla hinder.
  - A-arbete på bevakad station:
    - ombesörja att spåret stängs av med hindertavlor,
    - underrätta berörd personal på stationen.
6. Innan A-arbete på tågspår på linjen börjar skall tsm stänga av spåret med hindertavlor, ca  $\left\{ \begin{array}{c} 50 \\ 100 \end{array} \right\}$  m på vardera sidor om arbetsplatsen.
7. Innan A-arbete på sidospår börjar, skall tsm stänga av spåret med hindertavlor. På bevakad station skall tkl underrätta berörd personal.
8. När A-arbete avslutats, skall tsm
- 1) ta bort av honom uppsatta hindertavlor,
  - 2) anmäla att A-arbetet avslutats till tkl på en av stationssträckans gränsstationer eller till tkl på den bevakade station, där A-arbetet ägt rum.
- Tkl, som fått anmälan om avslutat A-arbete, skall återkalla hinderanmälan och ombesörja, att hindertavlor, uppsatta genom hans försorg, tas bort.
- Anm. 1: Vid flera A-arbeten på samma stationssträcka skall berörda tkl i samråd kontrollera, att alla A-arbeten anmälts avslutade, innan hinderanmälan återkallas.

---

9. Om A-arbete skall äga rum på stationssträcka, som är upplåten för vut eller A-fordonsfärd, gäller utöver mom 1-8 följande:

1) Tkl, som skall medge A-arbetet, skall underrätta tsm om vut (A-fordonsfärden).

2) Tsm för A-arbetet skall samråda med tsm för vut (A-fordonsföraren).

3) Tkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan medgivande till A-arbetet lämnas.

4) Hinderanmälan får ej återkallas, förrän berörda tkl i samråd kontrollerat, att alla anordningar anmälts avslutade.

Anm. 2: Sker A-arbete i omedelbar anslutning till och under tiden för medgiven vut eller A-fordonsfärd, får tsm för vut (A-fordonsföraren) vara tsm även för A-arbetet under förutsättning, att detta börjar och slutar, medan han befinner sig på arbetsplatsen. Särskilt medgivande för A-arbetet erfordras ej, men på S1 för vut resp vid begäran om A-fordonsfärden skall anges "A-arbete sker i anslutning till vut (A-fordonsfärden)".

---

VAGNUTTAGNING

## § 30 VAGNUTTAGNING

Anm.: Angående undantagsbestämmelser vid bdisp, se § 92.

1. a) För vut skall tillstånd begäras enl mom 4. Tillstånd får lämnas för högst en stationssträcka åt gången.

b) Vut får börja, innan närmast föregående tåg lämnat stationssträckan ("vut efter tåg"). Undantag: Om B-fordon följer efter tåget.

c) På en stationssträcka får högst två vut förekomma samtidigt.

2. Resande får endast i undantagsfall medfölja vut i personvagn och efter tl medgivande.

3. För varje vut skall finnas en tsm, som utses av den som begär vut.

Föraren får vara tsm, om följande villkor är uppfyllda:

- dragfordonet går främst,

- vut, som medför vagnar, är försedd med slutsignal på sista fordonet,

- samma bromsföreskrifter som för tåg med sth  $\left\{ \begin{array}{l} 15 \\ 30 \end{array} \right\}$   
km/h gäller

4. Vut skall begäras i god tid enl S1 hos tkl på en av stationssträckans gränstationer. Vut begärs dock ej, om det är angivet i tdt eller vko, att vut skall äga rum.

5. Vut beviljas av tkl personligen på den station, där vut begärts, dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränstation.

6. Tkl på den gränsstation, där tsm skall meddelas, att vut får börja, skall

- 1) delge beviljad S1 till tsm och lokps,
- 2) vid vut efter tåg: ombesörja order (S10) till tps (vid vut med pålok, se § 37:3),
- 3) anmäla hinder; vid vut efter tåg anmäls hinder vid utnämnan före tågets avgång,
- 4) när ovannämnda åtgärder utförts, muntligt meddela tsm, att vut får börja. Om vut efter tåg skall börja på linjen, skall tsm uppmärksammas på att vut får börja först, sedan tåget passerat.

7. Innan vut börjar, skall tsm:

- 1) ansvara för att föreskrivet bromstal finns enl de föreskrifter, som gäller för tåg med sth 15 km/h,
- 2) (reserv)
- 3) (reserv)
- 4) ha fått beviljad S1 och - på tpl på linjen - mot kvitto lämna S1 till föraren,
- 5) ha fått meddelande att vut får börja.

7. Innan vut börjar, skall tsm:

- 1) ansvara för att föreskrivet bromstal finns enl de föreskrifter, som gäller för tåg med sth 30 km/h,
- 2) lämna föraren uppgift om antalet lastaxlar och bromsaxlar
- 3) ansvara för att bromsprov görs enl föreskrifter, som gäller för tåg,
- 4) ha fått beviljad S1 och - på tpl på linjen - mot kvitto lämna S1 till föraren,
- 5) ha fått meddelande att vut får börja.

8. På den station, varifrån vut förs ut, skall tsm kontrollera, att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

9. Tsm skall åka på främsta fordonet, om föraren ej finns där, för att kunna signalera till föraren och ombesörja, att "tåg kommer" ges enl § 14:1; uppsikt skall kunna hållas framåt på båda sidor om vut.

Anm.: Om i undantagsfall förhållandena gör det omöjligt för tsm att åka på främsta fordonet, får han åka på dragfordonet under förutsättning, att uppsikt framåt kan hållas fullt tillfredsställande. Härvid gäller att högst fyra vagnsaxlar - eller, om alla vagnar är öppna och olastade, högst åtta vagnsaxlar - får skjutas.

Tsm ansvarar för att fordon, som kopplas av på tågspår på linjen, handbromsas eller förstängs.

10. Sth är  $\left\{ \begin{array}{l} 15 \\ 30 \end{array} \right\}$  km/h.

I följande fall skall föraren (tsm, när föraren ej finns på främsta fordonet) ansvara för att hastigheten ej är större än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet:

- vid vut efter tåg,
- när annan vut, A-fordon eller A-arbete finns på stationssträckan,
- vid vut med hjälpfordon, på sträcka som anges i § 83:4,
- vid vut under bdisp (§ 92).

11. Visar V-signal "stopp", när vut närmar sig, gäller föreskrifterna för tåg enl § 70.

12. För införande av vut på station gäller föreskrifterna för tåg. Vut får dock tas in på valfritt spår och lokps skall vara beredd på hinder.

För vut efter tåg gäller dessutom för infart på bevakad station: Infartssignalen får ställas till "kör" först sedan "tåg kommer" och "beredd" getts. Om infartssignalen ändock visar "kör", utan att lokps har gett "tåg kommer" och "beredd", får vut ej föras in på stationen, förrän infartssignalen efter "tåg kommer" ställts till "stopp" och därefter efter "beredd" återställts till "kör".

---

13. När vut avslutats, skall tsm genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränsstationer.

Om vut avslutats på station, som lämnats obevakad för tåg eller på lastplats, skall tsm först ha vidtagit åtgärder enl. § 35:13.

Tkl skall återkalla hinderanmälan.

14. När två vut samtidigt skall äga rum på samma stationssträcka eller när A-arbete eller A-fordon finns på samma stationssträcka som vut, gäller utöver mom 1-13 följande:

1) Tkl som skall meddela tsm, att vut får börja, skall underrätta tsm om den andra vut (A-arbetet, A-fordonsfärden).

2) Tsm skall underrätta föraren på egen vut och samråda med tsm på den andra vut (tsm för A-arbetet, A-fordonsföraren).

3) Tkl skall förvissa sig om, att sådant samråd skett, innan han meddelar tsm, att vut får börja.

4) Hinderanmälan får ej återkallas, förrän berörda tkl i samråd kontrollerat, att alla anordningar anmälts avslutade.

---

SKYDD FÖR ARBETANDE PERSONAL. SMÅFORDONSFÄRD

§ 31 SKYDD FÖR PERSONAL SOM ARBETAR I SPÅR  
ELLER I FARLIG NÄRHET DÄRAV. B-ARBETE

A. Arbeten, som kräver avstängning av spår

1. När arbete skall utföras under besvärliga förhållanden, skall med hänsyn till skyddet för den arbetande personalen huvudregeln vara, att arbetsplats skyddas genom A-arbete.

Arbetsledaren får bedöma avstängning av spår obehövlig endast om åtgärder enl B kan ge personalen ett fullt tillfredsställande skydd.

B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår

2. Innan arbete börjar på bevakad station, skall ledaren för arbetslaget anmäla detta till tkl. Bevakning till skydd för personalen skall ordnas, om detta ej bedöms obehövligt.

3. Arbete på linjen skall utföras antingen som B-arbete eller under bevakning.

C. B-arbete

4. Innan B-arbete börjar, skall ledaren för arbetslaget anmäla detta till tl. Tl skall underrätta tkl på stationssträckans gränsstationer.

4. Tsm skall utses av tl i samråd med ledaren för arbetslaget. Tsm skall närvara på arbetsplatsen.

6. Tsm skall ombesörja, att hindertavlor sätts upp på betryggande avstånd från arbetsplatsen och varsamhetstavlor på  $\left\{ \begin{array}{l} 100 \\ 250 \end{array} \right\}$  m avstånd från hindertavlorna.

7. Lokps på tåg och vut samt tsm vid vut skall ges order (S10). Tåg och vut får passera hindertavlorna, om tsm för B-arbetet ger "framåt".

Sth mellan varsamhetstavlorna är  $\left\{ \begin{array}{l} 10 \\ 20 \end{array} \right\}$  km/h, om ej annat besked om lägre hastighet lämnas

8. När B-arbete är avslutat, skall tsm ombesörja, att signalerna tas ner och att tkl på den ena gränsstationen underrättas. Tkl underrättar tkl på den andra gränsstationen.

D. Arbete under bevakning

9. När arbete skall utföras utan att A- eller B-arbete anordnats, skall bevakning ordnas till skydd för personalen. Bevakning får ersätta B-arbete, endast om bevakare omedelbart kan varna all personal i arbetslaget genom tillrop eller beröring.

Bevakare utses av ledaren för arbetslaget.

## § 32 A-FORDONSFÄRD

1. a) För A-fordonsfärd skall föraren inhämta medgivande enl mom 2-3. Medgivande får lämnas endast för en stationssträcka åt gången.

b) A-fordon får framföras efter tåg på samma stationssträcka ("A-fordonsfärd efter tåg"). Undantag: om B-fordon framförs efter tåget.

c) På en stationssträcka får flera A-fordon framföras samtidigt.

2. Omedelbart innan A-fordonsfärd börjar, skall föraren begära medgivande av tkl på en av stationssträckans gränsstationer. Han skall därvid uppge namn, färdsträcka och behövlig tid.

A-fordonsfärd får inte begäras för längre tid, än att den kan anmälas avslutad minst 5 min innan tåg tidigast väntas gå ut på den sträcka, som upplåtits för A-fordonsfärden. Tl får medge undantag härifrån.

3. Medgivande till A-fordonsfärd lämnas av tkl på den station, där A-fordonsfärden begärts, dock först efter samråd med tkl på stationssträckans andra gränsstation.

Vid A-fordonsfärd efter tåg skall tkl upplysa småfordonsföraren om det tåg, som går närmast före A-fordonet.

Föraren skall anteckna medgivandet.

Tkl skall anmäla hinder.

4. Hastigheten vid A-fordonsfärd får ej vara större än att A-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

5. Vid vägkorsning med vägskyddsanläggning skall A-fordonet stanna, om V-signalen visar "stopp". A-fordonet får fortsätta, om hinder härför ej finns. Vid vägkorsning utan vägskyddsanläggning får hastigheten inte vara större än att A-fordonet kan stanna, om hinder skulle finnas.

---

6. A-fordon får ej föras in på bevakad station, förrän föraren fått tkl medgivande härtill, antingen muntligen eller genom signalen "klart".

På obevakad station får A-fordon föras in utan vidare.

A-fordon som ej används, skall ställas upp hinderfritt vid sidan av spår eller på av trafik oberört spår och låsas.

7. När A-fordonsfärd avslutats, skall föraren genast anmäla detta till tkl på en av stationssträckans gränsstationer.

Tkl skall återkalla hinderanmälan.

8. Om A-fordon skall framföras på stationssträcka, som är upplåten för vut, A-arbete eller annat A-fordon, gäller utöver mom 1 - 6 även följande:

1) Tkl, som skall medge A-fordonsfärden, skall underrätta föraren om vut (A-arbete, annat A-fordon).

2) Föraren skall samråda med tsm resp den andre A-fordonsföraren.

3) Tkl skall förvissa sig om att sådant samråd skett, innan medgivande till A-fordonsfärden lämnas.

4) Hinderanmälan får ej återkallas, förrän berörda tkl i samråd kontrollerat, att alla anordningar anmälts avslutade.

---

§ 33 B-FORDONSFÄRD

1. B-fordon får efter medgivande framföras omedelbart efter tåg för brandbevakning eller annan inspektion. Undantag: om tåget har pålok.
2. Kort tid innan det tåg avgår, efter vilket B-fordonet skall framföras, skall föraren begära medgivande av tkl på den station, varifrån B-fordonet skall föras ut.
3. Medgivande till B-fordonsfärd lämnas av tkl på den station, där B-fordonsfärden begärts.  
Medgivande får lämnas för endast en stationssträcka åt gången. Föraren skall anteckna medgivandet.
4. Ut-anmälan och in-anmälan för tåget formuleras enl § 59:5.  
Tkl skall genast vid ut-anmälan sätta påminnelsekärm på signalstav resp handsignallykta. När in-anmälan lämnats, skall påminnelsekärmen tas bort.
5. B-fordonet skall om möjligt framföras på ca 300 m avstånd från tåget.  
Hastigheten får ej vara större än att B-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.
6. Vid vägkorsning med vägskyddsanläggning skall B-fordonet stanna, om V-signalen visar "stopp". B-fordonet får fortsätta, om hinder härför ej finns. Vid vägkorsning utan vägskyddsanläggning får hastigheten inte vara större än att B-fordonet kan stanna, om hinder skulle finnas.

---

7. B-fordon får införas på bevakad station utan särskilt medgivande. Särskild försiktighet skall dock iakttas och föraren skall kontrollera, att växlarna ligger rätt och att spåret är hinderfritt.

B-fordon som ej används skall ställas upp hinderfritt vid sidan av spår eller på av trafik oberört spår och låsas.

8. När B-fordonsfärd avslutats, skall föraren genast anmäla detta till tkl på den station, dit B-fordonet förts in.

9. Om B-fordon blir fördröjt och ej har inkommit till bevakad station inom 5 min efter tågets ankomst, skall tkl genast anmäla hinder.

Hinderanmälan återkallas, sedan B-fordonsfärden anmälts avslutad.

## § 34 C-FORDONSFÄRD

1. a) Småfordon, som uppfyller kraven för C-fordon, skall om möjligt framföras enl bestämmelserna för A- eller B-fordonsfärd (§ 32 - 33). Endast när småfordonsföraren och tkl i samråd anser, att detta ej lämpligen kan ske, tillämpas bestämmelserna i denna paragraf.

b) För C-fordonsfärd skall föraren inhämta medgivande enl mom 2.

c) Om C-fordonsfärd anordnas framför tåg på en stationssträcka, skall C-fordonsfärden vara avslutad senast 5 min innan tåget tidigast kan väntas.

Anm. 1: Enl § 64 kan vissa tåg avgå upp till 5 min och enstaka tåg upp till 15 min före tdtiden; därutöver kan viss tid köras in.

2. Omedelbart innan C-fordonsfärd börjar, skall föraren begära medgivande av tkl på en av stationssträckans gränsstationer. Han skall därvid uppge namn, färdsträcka och behövlig tid.

Om flera C-fordon skall framföras tillsammans, är begäran om medgivande från en förare tillräcklig.

3. Medgivande till C-fordonsfärd lämnas av tkl på den station, där C-fordonsfärden begärts, sedan tkl kontrollerat, att färden ej anordnas i strid med mom 1 punkt c.

Anm. 2: Medgivande får lämnas för två C-fordonsfärder åt gången, om endast ett tåg framgår på sträckan under tiden mellan de två C-fordonsfärderna.

Tkl skall lämna föraren underrättelser om

- tåg, som går omedelbart före och efter C-fordonsfärden,
- större tågförsening än 5 min,
- vut,
- A-fordonsfärd,
- B-fordonsfärd.

Sedan medgivande lämnats, skall tkl förhindra, att tåg framförs under den tid och på den sträcka, som upplåtits för C-fordonsfärden.

- 
4. Hastigheten vid C-fordonsfärd får ej vara större än att C-fordonet kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.
  
  5. C- fordon, som ej används, skall ställas upp hinderfritt vid sidan av spår eller på av trafik oberört spår och låsas.

---

VÄXLING

## § 35 VÄXLING

A. Gemensamma föreskrifter

1. Sth vid växling är  $\left. \begin{matrix} 15 \\ 30 \end{matrix} \right\}$  km/h.
2. Vid växling in på vägkorsning med vägskyddsanläggning skall denna spärra vägtrafiken.  
Vid växling in på vägkorsning, där vägskyddsanläggning saknas eller är felaktig, eller in på övergång för resande skall växlingsledaren ombesörja bevakning.
3. Vid växling skall signalgivare hålla sig väl synlig för lokps. Lokps skall stoppa rörelsen, om signalgivaren förloras ur sikte.
4. Fordon får ej skjutas. Bromsskor och bromsslädar är avsedd att användas vid förstängning av stillastående fordon samt i nödsituationer. De får vid växling inte begagnas för att stoppa fordon i rörelse.
5. Koppling i rörelse skall undvikas.  
För fordon med sidobuffertar gäller: Vid koppling skall föreskrifterna i statens järnvägars växlingsinstruktion gälla. Cta skall ombesörja, att dessa föreskrifter delges berörd personal.
6. Om vagn med resande medförs, skall särskild försiktighet iakttas. När vagn med resande avkopplas, skall broms tillsättas.

---

7. Den som ger signal till rörelse skall hålla uppsikt framåt minst den sträcka, som erfordras för att växlingsrörelsen skall kunna stanna i tid. Undantag: Lokps skall svara för uppsikten framåt, om föraren befinner sig i växlingssättets främsta ände.

Anm.: Då enhyttslok går främst, betraktas förarhytten som främsta ände.

8. På bevakad station skall växlingsledare utses av tkl. Denne skall meddela ev särskilda föreskrifter, som gäller för växlingen. På linjen är tbfh (tsm vid vut) växlingsledare.

#### B. Växling på bevakad station

9. Växling under tågs in- och utfart på bevakad station är tillåten endast, om växlingsrörelse genom låst växel (spårspärr) hindras att komma in i tågvägen.

10. Växling utanför stationsgränsen får ej ske utan att tkl har lämnat växlingsledaren särskilt medgivande. Tkl skall härvid ange den tidpunkt, då växlingen skall vara avslutad (senast 10 min innan tåg eller vut tidigast kan väntas). Växlingsledaren skall underrätta lokps om tidpunkten, innan växlingsrörelsen förs utanför stationsgränsen.

11. Efter avslutad växling för dagen på bevakad station skall växlingsledaren se till, att fordon på samma spår är hopkopplade i större grupper och att varje grupp är bromsad eller förstängd med bromsskor eller bromsslädar.

---

C. Växling på obevakad station eller lastplats

12. Växling på station, som lämnats obevakad för tåg eller på lastplats får endast förekomma under tåguppehåll, eller då vut eller A-fordonsfärd har beviljats.

13. Efter avslutad växling på station, som lämnats obevakad för tåg, eller på lastplats skall växlingsledaren se till,

- att alla fordon, som lämnats kvar, är hopkopplade i större grupper och uppställda hinderfritt från tågspår innanför skyddsväxel, spårspärr eller godkänd låsanordning och att varje fordonsgrupp är bromsad eller förstängd med bromsskor eller bromsslädar,

- att växlar i tågspår samt växlar och spårspärrar som skyddar tågspåret, återförs i normalläge och låses,

- att infartssignalerna (huvudsignalerna) ställs till "kör".

---

## EXTRATÅG OCH INSTÄLLT TÅG. PÅLOK

### § 36 ORDER OM EXTRATÅG OCH INSTÄLLT TÅG

#### A. Order om extratågs gång. Tillfällig tdt

1. Skall extratåg anordnas, utfärdar tl order enl S5, om tdt för extratåget finns i tdtboken. Eljest utfärdar tl tillfällig tdt enl S4.
2. Sedan tkl fört in anordningen i tklboken, skall S4 eller S5 kvitteras.  
Tl skall övervaka, att han får kvitto.
3. Tkl på extratågs utgångsstation eller annan station, som tl utsett, skall ge tps på extratåget:  
om tdt finns i tdtboken: S5,  
om tdt ej finns i tdtboken: S4.
4. Tps på tåg, som skall möta extratåg, skall ges mötesorder (S9).

#### B. Order om tågs inställande

5. Order att tåg skall inställas, skall ges av tl enl S5.  
S5 skall delges berörda stationer. För kvittering gäller mom 2.
6. Tps, som redan börjat sin tjänstgöring på tåget, skall ges order om inställandet.
7. Tps på tåg, vars möte med det inställda tåget bortfaller eller ändras, skall ges order (S9).

---

## § 37 PÅLOK

1. För påskjutning med pålok skall vut efter tåg vara beviljad. På S1 skall anges hur långt påskjutningen skall pågå.
2. Föraren på påloket skall vara tsm.
3. Tkl på den station, där påskjutningen skall börja, skall ge order (S11) om påskjutningen till tps på det tåg, som skall påskjutas (undantag från § 30:6).
4. Tkl meddelande att vut får börja lämnas genom "avgång" enl § 65:4 (undantag från § 30:6).
5. Sth för tåg med pålok är  $\left\{ \begin{array}{l} 15 \\ 30 \end{array} \right\}$  km/h.
6. Pålok får normalt ej vara kopplat till tåget; cta kan dock medge undantag.  
Pålok får ej sättas till tåg, som är i rörelse.
7. För återgående påloks gång gäller § 30:9-13.

## § 38 (Reservnummer)

TÅGS SAMMANSÄTTNING

## § 39 BESIKTNING AV FORDON M M

Innan fordon tas i trafik på banan, skall de ha besiktigats av statens vägverk. Nyreviderade fordon får inte tas i trafik, förrän de har besiktigats av cma.

Vid flyttning av fordon utan fullständiga stöt- och draginrättningar skall största varsamhet iakttas.

## § 40 BROMSFÖRESKRIFTER FÖR TÅG

## 1. (Reserv)

A. Andra tåg än rälsbusståg

1. Tågen hänförs till följande bromsgrupper:

bromsgrupp P: när minst 2/3 av antalet bromsaxlar har P-broms och resten har G-broms,

bromsgrupp G: när minst 1/2 av antalet bromsaxlar har G-broms,

bromsgrupp Ö: antingen när tåg helt handbromsas eller när annat tåg ej kan hänföras till bromsgrupp P eller G.

I tdtboken anges till vilken bromsgrupp tåg skall hänföras. Om bromsgruppen ändras, skall lokps underrättas på blankett "Uppgift till förare".

2. Bromsberäkning skall göras för alla tåg. Det tillgängliga antalet bromsaxlar skall minst motsvara det föreskrivna bromstalet enl uppgifter i tdtboken. Gör det ej det, får hastigheten ej vara större, än vad som anges i bromstalstabellen i tdtboken.

Anm.: Bromstalstabell fastställs av statens vägverk.

Finner föraren, att bromsningen ej motsvarar det tillgängliga bromstalet, skall han stoppa tåget för undersökning och vidta behövliga åtgärder.

3. Fordon med resande skall bromsas eller följas av fordon, som bromsas.

Sist i tåg får högst 4 vagnsaxlar medföras obromsade.

#### B. Rälsbusståg

4. (Reserv)

4. Rälsbusståg skall ha broms på minst halva antalet axlar. Både det första och det sista fordonet skall ha broms på minst två axlar. Tvåaxlig släpvagn utan resande sist i tåg får dock vara obromsad, om fordonet närmast framför har broms på minst två axlar.

### § 41 TÅGS STORLEK

Uppgifter om största antalet axlar i tåg beroende på dragfordon och sträcka finns i tdtboken.

§ 42 (Reservnummer)

---

## § 43 TRANSPORTVILLKOR FÖR FORDON OCH VISSA LASTER

1. Alla fordon i tåg skall vara försedda med stöt- och draginrättningar enl järnvägens standard.

I tåg med större sth än 40 km/h skall alla fordon ha hopdragbart koppel.

2. Fordon får ej gå intill varandra i tåg, om höjd-skillnaden mellan buffert-skivornas mittpunkter är större än 50 mm.

2. Fordon får ej gå intill varandra i tåg, om

på järnväg med spårvidd 891 mm:  
höjdskillnaden mellan stöt- och draginrättningarna är större än 80 mm.

på järnväg med spårvidd 1435 mm:  
höjdskillnaden mellan buffertskivornas mittpunkter är större än 85 mm för fordon med nedfällda övergångsbryggor eller större än 125 mm för andra fordon.

3. Sådana dragfordon och personvagnar, som överskrider konstruktionsprofilen och övriga fordon, som överskrider lastprofilen, får ej gå i tåg utan medgivande av cta.

4. Har hjulplatta uppkommit eller har fordon skadats på annat sätt, skall frågan om och hur fordonet får fortsätta avgöras av föraren.
4. a) Har hjulplatta, intryckning eller avfjällning uppkommit i ett hjuls löpyta av minst 40 mm längd, eller har hjulringsbeläggning (materialanhopning på löpytan) uppkommit, får fordonet gå endast till närmaste station eller lastplats med sth 10 km/h. Cma skall utfärda bestämmelser för vidare transport.
- b) Den som upptäckt skada enl punkt a, skall underrätta lättast anträffbara tkl.
- c) Har fordon skadats på annat sätt, än som nämnts under punkt a, skall frågan om och hur fordonet får fortsätta avgöras av föraren.

5. Med undantag av pålok skall verksamt lok gå främst i tåg. Framförs tåg av flera verksamma lok, skall de kopplas intill varandra.

Anm: Undantag kan göras av cta i samråd med cma. Sådant undantag skall anges i tdtboken.

6. För vagn med långt och tungt gods gäller:
- ej intill dragfordon eller vagn med personer,
  - om godset skjuter utanför vagnsgavel: skiljevagn, som ej får kopplas av från den lastade vagnen, skall finnas,

- sth  $\left. \begin{matrix} 15 \\ 30 \end{matrix} \right\}$  km/h

7. Brandfarligt eller explosivt gods får inte medföras utan cta medgivande. Cta skall meddela särskilda bestämmelser för sådan transport.

8. I loktåg med sth över 40 km/h skall en rammsäker vagn eller skyddsutrymme finnas närmast lok.

Skyddsutrymme skall bestå av halv boggievagn eller hel två- eller treaxlig vagn. I skyddsutrymme får ej färdas resande.

9. För stångkopplade vagnar, utom överföringsvagnar gäller:

- sist i tåg,
- högst 4 vagnsaxlar efter stångkoppel,
- obromsade,
- ej intill vagn med resande,
- pålok får ej användas,
  
- sth  $\left\{ \begin{array}{c} 15 \\ 30 \end{array} \right\}$  km/h.

Särskild försiktighet skall iakttas, då dragfordon skjuter stångkopplade vagnar.

Anm.: Undantag från dessa regler kan göras av cta i samråd med cma.

- 
10. För överföringsvagn på järnväg med spårvidd 891 mm gäller:
- a) Lastad:
- medförs flera lastade överföringsvagnar, placeras de tillsammans,
  - fordon närmast framför skall ha en bruttovikt av minst 10 ton (helst dragfordon),
  - fordon närmast bakom skall antingen vara tom överföringsvagn eller fordon, som har en bruttovikt av minst 10 ton och verksam broms,
  - högst 40 lastaxlar efter den sista lastade överföringsvagnen,
  - vagn med resande skall skiljas från lastad överföringsvagn med minst tre fordon,
  - lastad överföringsvagn, som går sist i tåg (vut), skall tryckluftsbromsas, om inte dragfordonets broms är tillräckligt för tåget (vut),
  - stor försiktighet vid backning,
  - sth: 30 km/h, på station dock endast 15 km/h.
- b) Tom:
- sist i tåg (vut),
  - ej tryckluftsbromsad,
  - stor försiktighet vid backning,
  - sth: 30 km/h, på station dock endast 15 km/h.
11. För snöplog och snöslunga gäller:
- a) Arbetande:
- endast i särskilt tåg eller som vut,
  - får skjutas i tåg, varvid särskild tbfh skall åka på plogen (slungan) för att kunna ge signaler till lokps,
  - sth 30 km/h.
- b) Ej arbetande:
- sist i tåg,
  - ej intill vagnar med resande,
  - vingar, plognos och spårrensare låsta i ej arbetande läge eller bemanning ansvarar för att de befinner sig i ej arbetande läge,
  - sth: 30 km/h.

- 
12. Sth för dragfordon anges i tdtboken.  
Sth för vagn anges genom märkning på vagnen. Saknas sådan

är sth  $\left\{ \begin{array}{l} 25 \\ 40 \end{array} \right\}$  km/h.

## § 44 TÅGS BEMANNING

1. Om det ej angetts i tdt, att föraren även skall vara tbfh, skall särskild tbfh finnas. Beslutar tl om ändring, skall han underrätta stationerna och tkl skall ombesörja order (S11) till lokps. Annat resandetåg än rälsbusståg och tåg, som består av ensam motorvagn, skall alltid ha särskild tbfh.

2. Tåg skall manövreras av förare, som har sin plats på det främsta fordonet med fri sikt framåt och dessutom bakåt utmed tågets ena sida.

Anm.: Undantag från denna regel kan göras av cta i samråd med cma. Sådant undantag skall anges i tdtboken.

Finns annat förar bemannat fordon i tåget, jämställs föraren på detta med förarbiträde.

3. (Reserv)

3. I tåg utan förarbiträde skall på förarplatsen finnas säkerhetsgrepp. Bli detta felaktigt, sedan tåg avgått från utgångsstation, får hastigheten vara högst 30 km/h, om ej en person, som kan stoppa drivmaskineriet och bromsa tåget, tar plats hos föraren.

4. På lok får ingen färdas utan förarens medgivande. I den förarhytt, varifrån tåg manövreras, får högst tre personer finnas, om cta ej medgett annat.

Person, som ej tillhör järnvägens personal, skall även ha tl medgivande samt på särskild blankett intyga, att färden sker helt på egen risk.

I ej avskild förarhytt, varifrån rälsbusståg med resande manövreras, får ingen utom tbfh och biljettgranskare färdas utan cta medgivande.

## § 45 TÅGS IORDNINGSTÄLLANDE

| A. Allmänt

1. På tåg skall medföras tågattiralj enl bestämmelser i tdtboken.

2. (Reserv)

3. (Reserv)

| B. Andra tåg än rälsbusståg

2. Vagnsyning skall göras enl bestämmelser i tdtboken.

3. För tåg med tryckluftbroms skall bromsprov utföras av särskild bromsprovare eller, om sådan ej finns,

i tåg med särskild tbfh: av tbfh,

i tåg utan särskild tbfh:

på bevakad station: av tkl eller av den som tkl utser,

på linjen: av den som föraren utser.

4. I tåg med särskild tbfh skall denne kontrollera

- att tåget är riktigt sammansatt,
- att draginrättningarna är riktigt kopplade,
- att tåget har slutsignaler, när så föreskrivits,
- att antalet bromsaxlar är tillräckligt,
- att, i förekommande fall, bromsprov gjorts,
- att, i förekommande fall, bromsare finns på sina platser,
- att tågattiralj medförs.

5. I tåg utan särskild tbfh skall tkl ombesörja kontroll enl mom 4. I tåg, som befinner sig på linjen eller består av endast dragfordon, skall kontrollen dock göras av föraren.

6. Särkild tbfh, eller den som eljest utför kontroll enl mom 4, skall lämna föraren muntlig uppgift

- då det i tåget ingår vagn med lägre sth - även med hänsyn till föreskrifterna i § 43 - än tågets sth enl tdt,

- då antalet bromsaxlar ej motsvarar det föreskrivna bromstalet.

7. Föraren skall kontrollera, - att draginrättningen mellan dragfordon och närmaste fordon är riktigt kopplad,

- att dragfordonets broms fungerar tillfredsställande,

- att dragfordonet har föreskrivna signaler.

6. Särkild tbfh, eller den som eljest utför kontroll enl mom 4, skall lämna föraren uppgift, om antalet

vagnsaxlar, lastaxlar och bromsaxlar samt sth för det fordon i tåget som - även med hänsyn till föreskrifterna i § 43 - har den lägsta medgivna hastigheten. Uppgiften skall lämnas på blankett "Uppgift till förare". Om antalet bromsaxlar ej motsvarar det föreskrivna bromstalet, skall föraren uppmärksammas på detta.

7. Föraren skall kontrollera,

- att draginrättningen och slangkopplingen mellan dragfordon och närmaste fordon är riktigt kopplade,

- att dragfordonets broms är riktigt inkopplad och fungerar tillfredsställande,

- att det tillgängliga bromstalet är tillräckligt,

- att, i förekommande fall, bromsprov gjorts,

- att dragfordonet har föreskrivna signaler.

---

8. Bromsare skall kontrollera, att broms, som han skall manövrera, fungerar tillfredsställande.

9. (Reserv)

C. Rälsbusståg

9. Föraren ansvarar för att rälsbusståg ställs i ordning enl de särskilda bestämmelser som finns utfärdade härför.

§ 46 (Reservnummer)

---

## ALLMÄNT OM SÄKERHETSTJÄNSTEN PÅ STATION

### § 47 SÄKERHETSTJÄNSTENS ORGANISATION PÅ STATION

1. Tkl skall i största möjliga utsträckning själv utföra de säkerhetsåtgärder, som har samband med tågs klarering, och eljest övervaka dessa.
2. Tkl skall vid inträde i tjänst ta del av bl a tklboken. Överlämning skall dessutom göras muntligt, när detta är möjligt.
3. Av kontrollåsnnycklar typ K14 och K15 får endast en nyckel av vardera typen finnas i bruk.  
K16-nyckel får lämnas ut endast mot kvitto.

## § 48 BEVAKADE OCH OBEVAKADE STATIONER

A. Allmänt

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

Anm. 1: Cta kan medge

- att bevakningen tas upp först viss tid före tågs ankomst medan tåget är på väg mot stationen,

- att bevakningen tas upp medan tåg gör uppehåll på stationen,

- att stationen lämnas obevakad för tåg omedelbart efter tågs avgång; station får dock ej lämnas obevakad så att två tåg kommer att befinna sig på samma stationssträcka.

På bevakad station får K14-nyckel ej vara insatt i ställverksapparat utan skall förvaras inlåst.

På obevakad station skall K15-nyckel förvaras inlåst.

2. En station (K) skall vara bevakad för ett tåg (01)

a) om den ej angetts som obevakad i tdt,

b) trots att den angetts som obevakad i tdt

1) om tl gett särskild order; tps ges order (S11),

2) om 01 enl order (S8 eller S9) i K skall möta annat

tåg.

Station, som i tdt för ett tåg angetts som bevakad, kan på tl order vara obevakad för tåget. Tl skall ombesörja order (S11) till tps.

" ● " Anm. 2: Om bevakningen enl cta medgivande tas upp under tågs uppehåll, skall ej anges i tdt. I stället anges i tdt (S11): "Bevakningen tas upp efter ankomsten".

---

B. Under tid utan tågrörelse

3. Kort tid innan en station (K) lämnas obevakad under tid, då tågrörelse ej skall förekomma, skall tkl där till tkl på den nya stationssträckans gränsstationer anmäla: "K är obevakad och stängd till kl ... (tills vidare)". Om K fått samma anmälan från annan station, skall den flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter, som tkl på den nya stationssträckans gränsstationer behöver känna till.

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

Anm. 3: Om alla övriga stationer är obevakade, lämnas anmälan till tl.

Anm. 4: Cta kan medge undantag från detta mom.

### C. Under tid med tågrörelse

4. Innan tkl tjänstgöring får upphöra på en station (K), som skall lämnas o~~be~~vakad för tåg, skall tkl

1) om K skulle ha varit bevakad för tåget, ombesörja order (S11) till tps och underrätta kontrollstationen,

2) inspektera huvudtågvägen och se till, att alla fordon är uppställda innanför skyddsväxel, spårspärr eller godkänd låsanordning,

3) ställa infartssignalerna till "kör",

4) ha fått "01 in i L" för närmast föregående tåg,

5) därefter anmäla "Fri genomfart i K" till tkl på den nya stationssträckans gränsstationer; om K fått anmälan "Fri genomfart" från annan station, skall denna flyttas över. Samtidigt skall tkl i K flytta över de uppgifter, som tkl på den nya stationssträckans gränsstationer behöver känna till.

Anm. 5: Om alla övriga stationer är o~~be~~vakade, lämnas anmälan till tl.

Anm. 6: Om K är banans ändpunkt, formuleras anmälan enl punkt 5 "Fri in- och utfart i K".

Anm. 7: Om cta har medgett, att K får lämnas o~~be~~vakad utan att "01 in i L" avvaktas, skall anmälan enl punkt 5 formuleras "Då 01 inkommit i L, fri genomfart (fri in- och utfart) i K".

Om K skall lämnas o~~be~~vakad omedelbart efter tågs (01) avgång och tkl skall följa med tåget, gäller dessutom:

- i order (S11) eller i tdt för 01 anges: "tkl medföljer tåget",

- kontroll av uppställda fordon enl punkt 2 avser ej fordon, som ingår i 01,

- infartssignalerna får ställas till "kör" enl punkt 3, sedan 01 stannat på stationen och "klart 01 till L" inhämtats,

- anmälan enl punkt 5, formulerad enl första stycket ovan, lämnas vid ut-anmälan för 01 före 01 avgång,

- tkl får härefter ge "avgång" med arm i stället för med signalstav och medfölja tåget.

Anm. 8: Om annat tåg (02) mött 01 i K, får förfaringsätt enl anm. 7 ej tillämpas, förrän "02 in i J" erhållits.

5. Innan en station (K) åter tar upp bevakningen för tåg, skall tkl
- 1) ställa infartssignalerna till "stopp",
  - 2) ta reda på tågläget och kontrollera, att "01 in i L" har anmälts för det sista tåg, som gått medan K varit obevakad,
  - 3) anmäla "Fri genomfart i K återkallas" till tkl på stationssträckans gränstationer.
- Först sedan dessa åtgärder utförts, får växel eller spårspärr rubbas, tam utväxlas eller S8 skrivs ut.
- Anm. 9: Om alla övriga stationer är obevakade, lämnas anmälan till tl.
- Anm. 10: Om K är banans ändpunkt, formuleras anmälan enl punkt 3 "Fri in- och utfart i K återkallas".
- Anm. 11: Om cta har medgett, att bevakningen tas upp medan ett tåg (03) är på väg mot K, gäller:
- kontroll av "01 in i L" enl punkt 2 bortfaller,
  - "klart 04 till K" får ej lämnas för tåg i motsatt riktning förrän 03 kommit fram till K.
- Anm. 12: Om cta har medgett, att bevakningen tas upp medan ett tåg (03) gör uppehåll i K, gäller:
- kontroll av "01 in i L" enl punkt 2 bortfaller; tkl skall i stället förvissa sig om tågnumret för det tåg, som finns på stationen,
  - tkl skall muntligen påminna tps på 03 om att bevakningen tas upp; först härefter får tam utväxlas.

6. Om en station (K) blivit bevakad för ett tåg, som stationen skulle ha varit obevakad för, skall tps på tidigare station ges order (S8, S9 eller S11), som innebär, att K är bevakad.

Har tps ej fått order på tidigare station, skall tåget tas in på följande sätt:

- sedan "tåg kommer" och "beredd" har getts, ställs infartssignalen till "kör",
- tkl ger "sakta",
- lokps svarar med "uppfattat".

Finns för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll hinder för avgången, skall dock tåget i stället tas in enl § 73:7.

Särskild tbfh på tåg, som stannat i K, skall genast ges order, som innebär, att K är bevakad.

Anm. 13: Om bevakningen i K skall tas upp medan ett tåg (03) gör uppehåll där, skall tkl ge order (S9 eller S11) till tps på 03, innan åtgärder vidtas enl mom 5.

Anm. 14: Om infartssignal saknas i K, skall i stället för signalering enl detta mom tillämpas följande:

Tkl skall, då tåg väntas, befinna sig invid den vid stationsgränsen uppsatta huvudsignaltavlan och komplettera denna genom att visa stillahållen stoppsignal med signalflagga (rött sken). Sedan tåget stannat, ges tps muntlig order att stationen är bevakad.

---

## § 49 ORDER TILL TÅG OCH VAGNUTTAGNING

### A. Allmänt

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

Anm. 1: Om order måste ges per telefon till tåg, som befinner sig på obevakad station, skall tbfh skriva ner ordern på fastställd S-blankett och delge föraren kopia.

### B. Order på S-blankett

2. Namn på tpl i ordertexten på S-blankett, som skall ges till tåg eller vut, skall vara utskrivet, om förkortning ej är medgiven enl blanketten.

3. Sedan ordermottagare tagit del av order på S-blankett, skall han kvittera denna på stationens exemplar eller i särskild orderbok. Föraren skall delge biträdet erhållna order.

Anm. 2: Om order getts per telefon till tåg, som befinner sig på obevakad station, skall föraren kvittera på tbfh exemplar. Tbfh skall meddela ordergivande tkl, när föraren har kvitterat.

4. Vid personalbyten på tåg eller vut skall den avlöste överlämna order till den tillträdande.

5. Tkl på kontrollstation skall ombesörja, att order ges till tps. Order skall ges på station före kontrollstationen, om möjligt ordergivningsstationen, när detta kan ske.

6. När order getts till tps, skall tkl på den station, där tps fått ordern, meddela tkl på kontrollstationen detta.

Om tåg gått från station, där tps skulle ha getts order, men detta inte skett, skall tkl där

dels anmoda tkl på annan station att ge ordern,  
dels meddela tkl på kontrollstationen detta.

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

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

#### C. Order i veckoorder

9. Om order i vko ändras, skall order ges på S-blankett med anteckningen "Ändring av vko" i övre kanten.

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

### ÅTGÄRDER PÅ STATION FÖRE TÅGS ANKOMST OCH AVGÅNG

#### § 50 TÅGSPÅR FÖR TÅG PÅ STATION

1. Om spår på en bevakad station måste ändras för ett tåg, skall lokps ges order (S11, S8 eller S9) eller tåget tas in först sedan "tåg kommer" och "beredd" har getts.

2. När station är obebakad, skall tåg gå på huvudtågväg. Order om spårändring med anledning härav ges ej.

---

## § 51 MANÖVRERING AV HUVUDSIGNAL PÅ BEVAKAD STATION M M

1. Huvudsignaler på station, som är bevakad för tåg och på station, som lämnats obevakad under tid utan tågrörelse enl § 48:3 skall normalt visa "stopp".
2. Anordning för att frige huvudsignal eller för att upphäva tågväglåsning får manövreras endast av tkl personligen eller på dennes order i varje enskilt fall. Nyckel till tågväglås får ej sitta kvar i låset utan skall alltid innehas av tkl.  
Ingen får ställa huvudsignal till "kör" utan att tkl gett order härom i varje enskilt fall.
3. Huvudsignal får ej friges eller ställas till "kör" och tkl får ej ge order att visa "kör", förrän allt är klart för tågs infart resp utfart och högst 10 min återstår, innan tåg väntas framgå.
4. Huvudsignal skall ställas till "stopp" efter tåg enl särskilda föreskrifter för varje station.
5. Kan infartssignal normalt ej visa "kör" till det spår, som skall användas, skall tåget tas in enl § 52:2.  
Måste tkl vid tågs ankomst stå vid stationsgränsen, får han ge föraren muntligt medgivande att föra in tåget på stationen mot "stopp" i infartssignalen.
6. Huvudsignal får ej ställas till "kör" för prov el dyl, förrän en tågväg inspekterats och tkl lämnat medgivande. "Kör" skall återtas minst 5 min, innan tåg väntas framgå.
7. Skall "kör" i huvudsignal återtas, utan att tåg har framgått, får tågvägen ej upplösas, förrän tåg, vars lokps möjligen sett körsignalen eller försignaleringen till denna, har stannat.

---

## § 52 HUVUDSIGNAL PÅ BEVAKAD STATION ÄR FELAKTIG ELLER SAKNAS. FELAKTIG FÖRSIGNAL

### A. Infartssignal

1. Är infartssignal på bevakad station felaktig, skall signalen visa "stopp". Kan den ej tydligt visa "stopp", skall tkl ombesörja
  - att signalens lyktor släcks,
  - att huvudsignaltavla (ev kompletterad med rött sken) sätts upp vid stationsgränsen,
  - att lokps om möjligt ges order (S10) på tidigare station.Tåg tas in enl mom 2.
  
2. När tåg får tas in skall antingen tkl ge lokps muntligt medgivande att föra in tåget på stationen eller följande signaleringssätt tillämpas:
  - sedan "tåg kommer" och "beredd" getts, visar tkl rörlig stoppsignal (signalflagga resp rött sken),
  - lokps svarar med "uppfattat",
  - tkl visar "framåt", vilket innebär att tåget får föras in på stationen,
  - lokps svarar med "uppfattat".Kan tkl ej utan stor olägenhet placera sig så, att signaleringen blir väl synlig för lokps, skall tkl beordra annan person att repetera eller ge signalerna.
  
3. Saknas infartssignal på bevakad station, skall huvudsignaltavla (ev kompletterad med rött sken) finnas uppsatt vid stationsgränsen. Om tkl visar "framåt", då tåg närmar sig, får tåget föras in utan vidare. Lokps skall besvara signalen med "uppfattat". Uteblir signal från tkl, då tåg närmar sig, skall "tåg kommer" och "beredd" ges. När tåget får tas in, förfares enl mom 2.

---

B. Utfartssignal

4. Är utfartssignal på bevakad station felaktig, skall signalen visa "stopp". Kan den ej tydligt visa "stopp", skall tkl ombesörja, att signalens lyktor släcks och huvudsignaltavla sätts upp.

Lokps skall ges order (S10).

"Avgång" innebär, att tåget får passera utfartssignalen.

C. Försignal

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

§ 53 (Reservnummer)

## § 54 TÅGVÄGSKLARGÖRING

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

- att de växlar, som ingår i tågvägen, läggs rätt och låses, om de ej blir förreglade; medväxlel behöver dock ej låsas,
- att de växlar och spårspärrar, som skyddar tågvägen, läggs i skyddande läge.

Innan genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll kommer, skall både infarts- och utfartstågvägen göras klar. Innan tåg med fast uppehåll kommer, skall infartstågvägen och dess

förlängning till ca  $\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 100 \end{array} \right\}$  m bortom slutpunkten göras klar.

Vid möte skall dock infartstågvägen göras klar för båda tågen, om detta är möjligt.

## § 55 TÅGVÄGSINSPEKTION

1. Kort tid före tågs infart på eller utfart från bevakad station skall klargjord tågväg inspekteras. Detta innebär bl a kontroll av

- att de i § 54 nämnda åtgärderna är riktigt utförda,
- att växling i strid med § 35:9 ej pågår eller kommer att börja, innan tåget har framgått,
- att klargjord tågväg - även infartstågvägens förlängning till ca

$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 100 \end{array} \right\}$  m bortom slutpunkten - är hinderfri i övrigt.

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

## § 56 (Reservnummer)

## § 57 TÅGS SAMTIDIGA RÖRELSE PÅ BEVAKAD STATION

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

## § 58 (Reservnummer)

## § 59 TÅGANMÄLAN

1. Utförlig tam, bestående av klart-, ut- och in-anmälan skall utväxlas för alla tåg.

2. Klart-anmälan, "Klart 01 till L" lämnas från en bevakad station (L) till närmast bakomliggande bevakade station (J) för att frige stationssträckan J - L för 01.

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

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

Då-klart-anmälan, "Då 01 inkommit klart 02 till J", får lämnas från J till L vid spetsmöte eller när cta eljest medgett detta. Då-klart-anmälan får lämnas endast av tkl personligen eller på dennes order i varje enskilt fall.

Då-klart-anmälan får dock ej lämnas för 02, när 01 har pålok eller när B-fordon framförs efter 01.

Anm. 1: Föreskrifter om klart-anmälan vid tågmötesändring finns i § 77:7.

3. Ut-anmälan, "01 ut", lämnas från en bevakad station (J) till närmast framförliggande bevakade station (L) genast, sedan 01 avgått från J. Cta kan dock medge, att ut-anmälan lämnas

- tidigast 5 min före den beräknade avgångstiden; ändras den beräknade avgångstiden, skall ny ut-anmälan lämnas,

- vid viss tidpunkt efter 01 avgång.

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

Anm. 2: Består tåg av endast lok (ett eller flera) eller av rälsbussar utan fasta slutsignallyktor, skall detta meddelas vid ut-anmälan.

4. In-anmälan, "01 in i L", lämnas från en bevakad station (L) till närmast bakomliggande bevakade station (J) snarast möjligt, sedan tk1 i L kontrollerat

- att 01 i sin helhet kommit innanför stationsgränsen,

- att 01 har slutsignal, när sådan skall finnas,

- att infartssignalen för 01 visa "stopp".

In-anmälan får lämnas endast av tk1 personligen eller på dennes order i varje enskilt fall.

5. För tåg efter vilket B-fordon framförs, gäller vid tam följande:

Ut-anmälan skall formuleras: "01 ut med B-fordon".

In-anmälan får lämnas först, sedan B-fordonsfärden anmäls avslutad. In-anmälan skall formuleras: "01 med B-fordon in i L".

## § 60

## HINDERANMÄLAN

1. Finns hinder för tågs gång, skall i den utsträckning säo föreskriver berörd stationssträcka skyddas genom hinderanmälan.

2. När hinderanmälan är föreskriven, skall tkl på den ena av stationssträckans gränstationer till tkl på den andra gränstationen anmäla: "Hinder för tåg K - L." eller vid vut, A-arbete eller A-fordonsfärd efter tåg: "Efter tåg 01 hinder för tåg K - L". I anmälan anges hindrets art.

3. Tkl skall därefter sätta påminnelsekärm på signalstav (handsignallykta) eller stoppsignalera med hindertavla enl av styrelsen utfärdade föreskrifter.

4. När hindret undanröjts, skall hinderanmälan återkallas sålunda: "Hindret undanröjt kl...".

Påminnelsekärmen (stoppsignaleringen) skall tas bort.

§ 61 TÅGKLARERARES PLACERING VID TÅGS ANKOMST  
OCH AVGÅNG

När tåg kommer till eller avgår från bevakad station, skall tkl vistas på plattform eller i dess närhet. Tkl skall härvid medföra signalstav (signalflagga) eller handsignallykta.

För avgående tåg skall tkl vistas på plattformen eller i dess närhet, så länge tåget finns inom synhåll eller inom stationsområdet.

## § 62 (Reservnummer)

---

TÅGS AVGÅNG FRÅN TRAFIKPLATS

## § 63 TÅGPERSONALS ÅTGÄRDER FÖRE TÅGS AVGÅNG

1. När stillastående tåg med särskild tbfh är klart för avgång från bevakad station, skall tbfh ge "klart för avgång" till tkl.

Innan tbfh ger "klart för avgång", skall han bl a kontrollera, att mötande tåg kommit in. Kontrollen görs genom att iaktta det mötande tåget eller fråga tkl personligen.

2. Innan tåg får avgå från tpl, skall lokps bl a kontrollera,  
- att mötande tåg kommit in; kontrollen görs genom att iaktta det mötande tåget eller fråga tkl personligen eller - om något av dessa sätt ej kan användas - genom att ge "har mötande tåg kommit in" och av tkl få "klart för avgång",

- att "avgång" erhållits, när sådan signal skall ges,

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

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

## § 64 AVGÅNGSTID

Vid tpl där avgångstiden är annonserad får tåg ej avgå före avgångstiden enl tdt. Eljest får tåg avgå högst 5 min tidigare och tåg, i vars tdt detta angetts, högst 15 min tidigare.

## § 65 AVGÅNGSSIGNAL M M

1. När den tid, då tåg tidigast får avgå från tpl, är inne och allt i övrigt är klart för tågets avgång, skall "avgång" ges i de fall som framgår enl nedan.

Innan tkl ger "avgång", skall han bl a ha sett till,

- att tågens ordningsföljd ej ändrats, utan att § 77 och § 78 iakttagits,

- att mötande tåg kommit in och har slutsignal, när sådan skall finnas,

- att närmast föregående tåg i samma riktning lämnat stationssträckan.

- att, i förekommande fall, ordergivning enl § 49 har skett,

- att "klart för avgång" erhållits, när sådan signal skall ges.

2. På bevakad station skall "avgång" ges av tkl till alla tåg.

Har tåg, som fått "avgång", stannat med främsta fordonet innanför stationsgränsen, skall ny "avgång" ges av tkl.

3. När tåg stannat på linjen skall "avgång" ges av tbfh, utom när tåget stannat enbart därför att

infartssignal ej visar "kör" eller

"framåt" enl § 31:7 från tsm vid B-arbete uteblivit.

4. a) "Avgång" får ej ges muntligt.

b) "Avgång" ges

- av tkl: med signalstav eller handsignallykta,

- av tbfh: med arm eller handsignallykta.

Anm. 1: Styrelsen kan föreskriva, att även "avgång" från tkl skall ges med arm eller handsignallykta.

Tkl (tbfh) skall stå så, att avgångssignalen och om möjligt även han själv blir väl synlig för lokps.

Anm. 2: Om tbfh ej kan ge signalen väl synlig för lokps, får han beordra någon annan att ge eller repetera signalen.

TÅGS GÅNG

## § 69 TÅGS HASTIGHET

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

- den bansträcka, som tåget går på,
- fordon i tåget,
- tågets bromstal.

2. Banans sth framgår av tdtboken.

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

- |  |   |            |      |
|--|---|------------|------|
| a) vid "kör varsamt" från infartssignal,<br>sth från stationsgränsen.....  | } | {15<br>30} | km/h |
| b) i växel, som ej är förreglad.....   |   |            |      |
| c) i växelkurva.....   |   |            |      |
| d) på sidotågväg.....  |   |            |      |
| e) på sidospår.....  | } | {10<br>20} | km/h |
| f) när lokps gett "beredd", sth från<br>stationsgränsen.....   |   |            |      |
| g) när lokps fått order (S10 eller muntlig)<br>om särskild försiktighet på bevakad<br>station: sth från stationsgränsen..... |   |            |      |
| h) när "h" angetts i tdt, sth från<br>stationsgränsen.....   |   |            |      |

4. (Reserv)

4. Sth för olika bromsgrupper är:

- |                  |         |
|------------------|---------|
| a) bromsgrupp P: | 80 km/h |
| b) bromsgrupp G: | 40 km/h |
| c) bromsgrupp Ö: | 30 km/h |

5. (Reserv)

5. Sth för tåg, i vilket ingår  
backgående tenderlok, är 40 km/h.

---

## § 70. TÅGPERSONALS ÅTGÄRDER UNDER TÅGS GÅNG

### A. Allmänt

1. Lokps skall under tågs gång ge akt på såväl tåget som på bana och signaler. Detta kräver, att utkik då och då hålls även bakåt, i synnerhet när tåg avgår från bevakad station. Utskiken bakåt skall i första hand hållas av förarbiträdets.

Särskild tbfh på tåg, som efter uppehåll avgår från tpl, skall ge akt på om signal visas från platsen.

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

### B. Väggorsningar

3. När V-signal visar "stopp", skall "tåg kommer" ges och tåget skall om möjligt stanna framför väggorsningen. Tbfh skall ombesörja bevakning av väggorsningen, och skall, sedan han förvissat sig om att hinder för fortsatt färd inte finnas, ge "avgång", varefter tåget får fortsätta.

Undantag: När lokps fått order (S10) om att bevakning är ordnad vid väggorsning, vars vägskyddsanläggning ej fungerar, får tåget passera väggorsningen, om lokps kan se att vakt finns.

Anm.: Om förare är tbfh och ingen finns, som kan bevaka väggorsningen, får tåget passera utan att väggorsningen bevakas. Härvid skall "tåg kommer" ges upprepade gånger, tills främsta fordonet passerat väggorsningen.

C. Tågs ankomst till station

4. Vid ankomsten till station skall tåget stanna senast vid stationsgränsen,

på station med infartssignal: när infartssignalen ej visar "kör" och signaler ej ges enl § 52:2,

på station utan infartssignal: när huvudsignaltavla (signallykta med rött sken) finns uppsatt vid stationsgränsen och tkl ej ger "framåt" enl § 52:3.

5. a) Sedan tåg stannat utanför station enl mom 4, skall föraren genast ringa för att få uppgift om anledningen till stoppsignalen. Erhålls ej svar eller saknas signaltelefon och antar föraren, att tkl ej är närvarande, skall föraren ombesörja, att en av tps går in på stationen för att se efter, om tkl finns där. Härvid inspekteras infartstågvägen, och om stationen skall vara bevakad, kontrolleras samtidigt, att infartssignalerna visar "stopp". Påträffas ej tkl, får tåget föras in på stationen med högst 10 km/h.

b) Anträffas ej tkl, eller skall stationen vara obebakad för tåget, skall tbfh:

1) hos tkl på nästa bevakade station begära klart för tåget,

2) meddela lokps, att han fått klart,

3) ombesörja, att utfartstågvägen inspekteras,

4) därefter ge "avgång".

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

6. Visar infartssignalen "kör" vid tågs ankomst till station, som skall vara bevakad för tåget, men saknas tkl där, skall tbfh ställa infartssignalerna till "stopp". Därefter skall mom 5b tillämpas.

## § 71 (Reservnummer)

---

## § 72 TÅGS ANKOMST TILL TRAFIKPLATS

### A. Gemensamma föreskrifter

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

2. När tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll kommit till sådan tpl eller plats på linjen, där det skall göra uppehåll, skall "stopp" ges till tåget.

"Stopp" till sådant tåg ges:

på bevakad station: av tkl med rörlig stoppsignal - signalflagga eller rött sken.

på linjen: av tbfh med ena eller båda armarna eller med rörlig stoppsignal med rött sken.

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

Anm.: Tåg med uppehåll skall stanna utan stoppsignal vid U-tavla, som gäller för tåget, eller, om detta angetts i tdt eller på S11, på annan plats.

### B. Tåg med fast uppehåll

3. Skyldigheten att på bevakad station stanna vid infartstågvägens slutpunkt förfaller, om tkl under tågets infart ger "framåt". Tåget får då fortsätta tills tkl ger "stopp", dock ej förbi stationsgränsen. "Framåt" skall besvaras med "uppfattat".

"Framåt" får ej ges, om "h" anges i tdt.

4. Finner tkl, att tåg med fast uppehåll ej behöver stanna på bevakad station, skall

- tkl ge "stopp" med armarna eller vitt sken,

- lokps svara med "uppfattat",

- tkl ge "avgång", utan att tåget behöver stanna.

---

C. Tåg med behovsuppehåll

5. Tåg med behovsuppehåll skall klareras enl detta mom. När sådant tåg skall stoppas på bevakad station p g a annan orsak än trafikutbyte, gäller dock § 73.

a) Tkl skall ge "sakta" om uppehållet behövs, eljest "avgång".

b) Tbfh skall om möjligt i förväg meddela föraren, om uppehållet behövs eller ej. Meddelandet lämnas muntligt eller genom "sakta" resp "klart för avgång".

c) Lokps skall besvara signal från tkl eller tbfh med "uppfattat".

I följande fall skall föraren stanna tåget:

- när tkl visar "sakta",

- när tbfh gett "sakta" eller lämnat motsvarande muntliga meddelande, även om tkl visar "avgång",

- när tbfh varken gett signal eller lämnat muntligt meddelande, även om tkl visar "avgång",

- när påstigningstavla är vänd mot tåget,

- när lokps ser, att påstigande finns på platsen.

---

## § 73 HINDER PÅ BEVAKAD STATION

### A. Allmänt

1. Tåg med fast uppehåll skall tas in på bevakad station enl denna paragraf

- när hinder finns i infartstågvägen (mom 2-3),

- när hinder finns på kortare avstånd än ca m  $\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 100 \end{array} \right\}$

bortom infartstågvägens slutpunkt (mom4),

- i vissa fall vid mötesändring (mom 6).

Genomfartståg och tåg med behovsuppehåll skall tas in på bevakad station enl denna paragraf

- när hinder finns i tågvägen (mom 2-3, mom 5),

- när tåg av annan anledning måste stoppas på stationen (mom 7).

Anm. 1: Hinder i tågvägen kan utgöras av t ex uppställt fordon. Däremot anses slutväxel, som ligger i läge för mötande tåg eller stoppbock ej vara hinder enl § 73 för tåg med fast uppehåll.

### B. Hinder före infartstågvägens slutpunkt

2. Måste tåg stoppas p g a hinder före infartstågvägens slutpunkt gäller:

Lokps ges order utanför stationen eller, för tåg med fast uppehåll, order (S10) på tidigare station; denna order får ej ges i vko.

Om hindret består av annat än uppställt fordon, skall vid stopplatsen vara ordnad stoppsignalering, bestående av hindertavla eller signalgivare, som visar stillahållen stoppsignal tills tåget stannat.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| <p>3. Har order enl mom 2 ej kunnat ges, får tåget tas in enl följande signaleringssätt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tkl kontrollerar, att stoppsignalering (hindertavla eller stillahållen stoppsignal) finns ordnad vid stopplatsen,</li> <li>- sedan "tåg kommer" och "beredd" getts, ställs infartssignalen till "kör",</li> <li>- när tågets främsta fordon kommit innanför stations-gränsen och lokps sett stoppsignaleringen, ges "beredd" igen.</li> </ul> | <p>3. (Reserv)</p> |
|---|--------------------|

C. Hinder bortom infartstågvägens slutpunkt

4. Finns för tåg med fast uppehåll hinder på kortare avstånd än ca  $\left. \begin{matrix} 50 \\ 100 \end{matrix} \right\}$  m bortom infartstågvägens slutpunkt, gäller:
- Lokps ges order utanför stationen eller order (S10) på tidigare station eller genom "h" i tdt  
 eller  
 tåget tas in, sedan "tåg kommer" och "beredd" getts.
5. Får genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll gå till infartstågvägens slutpunkt, men finns hinder bortom denna, gäller:
- Lokps ges order utanför stationen  
 eller  
 tåget tas in enl signalering enl mom 7.

---

D Tågvägen hinderfri, men tåg måste stoppas på stationen

6. Tåg med fast uppehåll (01), som skall kvarhållas enl § 77 för möte på en station (N), skall tas in där enl mom 7, om tps på 01 ej fått kvo på station före N och det mötande tåget ej ännu kommit till N.

7. Måste genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll av annan anledning än hinder i tågvägen stoppas på stationen, gäller:

Lokps ges order utanför stationen

eller

tåget tas in enl följande signaleringssätt:

- tkl kontrollerar, att infartssignal och utfartssignal för tåget visar "stopp",

- sedan "tåg kommer" och "beredd" getts, ställs infartssignalen till "kör",

- tkl visar stillahållen stoppsignal,

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

Håller tkl kvar stoppsignalen, skall tåget stanna vid denna, eljest skall tkl, när tåget skall stoppas, ge rörlig stoppsignal, med signalflagga resp rött sken.

Anm. 2: Anledningen till att tåg måste stoppas på stationen kan t ex vara, att tps skall ges order eller att nästa stationssträcka ej är fri. Om tåg med behovsuppehåll skall stoppas enbart för trafikutbyte, gäller § 72:5.

§ 74 - 75

(Reservnummer)

ÄNDRING AV TÅGS ORDNINGSFÖLJD

## § 76                      RAPPORTERING AV TÅGFÖRSENING

1.        Tkl skall rapportera till tl, när försening med mer än 5 min förutses under tågs uppehåll på stationen eller under gången därifrån eller när tåg avgått mer än 5 min försenat från stationen.
  
2.        Tbfh skall snarast underrätta tkl på nästa bevakade station, när gångtiden på stationssträckan av någon anledning - lokskada, opåräknat uppehåll e d - kommer att överskridas mer än 10 min.

## § 77                      TÅGMÖTESÄNDRING

1.        I denna paragraf används följande beteckningar:  
01 = det tåg, som skall kvarhållas,  
02 = det tåg, som skall framgå,  
F = den förutvarande mötesstationen,  
N = den nya mötesstationen.
  
2.        a) Skall möte ändras från en station till en annan station, skall tl sända kvo enl S9 till N.  
b) Tl skall sända kvo även till en station före N; denna station skall ge kvo till tps på 01. Undantag: om 01 finns i N eller på den stationssträcka, som gränsar till N, när mötet ändras, skall kvo ges i N.  
c) Om N är obevakat för 01, får möte läggas dit endast  
- om kvo kan ges före N eller  
- om 01 finns i N.

- 
3. 01 finns icke i N.  
a) Om kvo icke skall ges till 01 i N, skall tkl skriva ut och sända S8.  
b) Om kvo skall ges till 01 i N, skall tkl i nämnd ordningsföljd:  
1) kontrollera, att infartssignalen för 01 visar "stopp",  
2) sätta påminnelsekärm på signalstaven (handsignallyktan),  
3) underteckna kvo,  
4) skriva ut och sända S8.  
Kvo skall överlämnas till tps genast sedan 01 kommit in.
4. 01 finns i N.  
Tkl skall:  
1) underteckna kvo och genast överlämna den till tps på 01,  
2) därefter skriva ut och sända S8.
5. Order om spårändring i N för 01 eller 02 skall om möjligt ges i kvo resp S8.
6. S8 skall sändas från N till F, mellanliggande bevakade stationer och station, som utsetts att i stället för F ge S8 till tps på 02.
7. Tkl på station, som skall ha "klart 02 till N", får ej godta denna anmälan, förrän tkl i N meddelat: "01 har kvo" eller "påminnelsekärm påsatt".

## § 78 TÅGFÖLJDSÄNDRING

1. Skall ordningsföljden mellan tåg i samma riktning ändras mellan B och S, skall tl sända tågföljdsorder enl S12 till B.
2. Sedan tkl i B fått tl order, skall han sända tågföljdsordern till S och mellanliggande bevakade stationer.

## § 79 NYTT MÖTE

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

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

## § 80 - 82 (Reservnummer)

---

TÅGMISSÖDEN OCH TILLBUD DÄRTILL§ 83 HJÄLPFORDON BEHÖVS. FORDON FRÅN TÅG  
MÅSTE LÄMNAS KVAR PÅ LINJENA. Hjälpfordon behövs

1. Har tåg stannat på linjen och behövs hjälpfordon, skall tbfh själv begära hjälpfordon hos lättast anträffbara tkf. Den sträcka, där det hjälpbehövande tåget uppges befinna sig, skall begränsas av två tpl. Om tåget befinner sig inom en oövakad stations gränser eller i sin helhet vid plattform vid hållplats eller lastplats, får dock denna tpl anges som plats för tåget.

Innan hjälpfordon anlant, får tåget ej sättas igång, utan att tbfh fått medgivande härtill av tkf på båda gränsstationerna.

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

3. På den stationssträcka, där det hjälpbehövande tåget stannat, skall hjälpfordon gå som vut. På S1 skall anges den sträcka resp plats, som tbfh enl mom 1 har uppgett.

När vut förs förbi den gränspunkt för sträcka (förs in på den tpl), där det hjälpbehövande tåget befinner sig, får hastigheten inte vara större, än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas från främsta fordonet.

Anm.: Även införande av det hjälpbehövande tåget till närmaste övakade station skall ske i form av vut.

4. Behövs arbete för att göra linjen farbar, gäller föreskrifterna för A-arbete.

B. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen

5. Måste fordon lämnas kvar på tågspår på linjen, skall tbfh ombesörja stoppsignalering på båda sidor om de kvarlämnade fordonen,

ca  $\left\{ \begin{array}{l} 100 \\ 250 \end{array} \right\}$  m från dessa, samt att fordonen bromsas

eller förstängs och snarast möjligt bevakas.

6. Slutsignal får ej finnas på den del av tåget, som fortsätter. Vid nästa bevakade station skall tåget stanna vid stationsgränsen. Tbfh skall underrätta tkl, innan tåget förs in på stationen.

7. Tkl skall genast anmäla hinder. För bortförande av de kvarlämnade fordonen gäller mom 3 i tillämpliga delar.

§ 84 BACKNING AV TÅG PÅ LINJEN

1. Tåg, som stannat på linjen, får backa

- för att undvika fara,

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

- för att tåget skall få ny fart för den fortsatta färden,

- för trafikutbyte vid tpl, som tåget av misstag gått förbi.

2. På sträcka, där vut eller A-arbete finns efter tåget, får tåget backa först, sedan tbfh samrått med tsm.

3. Vid backning in på bevakad station fordras tkl medgivande. Tkl kan lämna medgivandet muntligt eller genom att ställa infartssignalen till "kör".

4. Hastigheten får vara högst 10 km/h. "Tåg kommer" skall ges före backningen och därefter upprepade gånger.

Tbfh skall ombesörja, att en signalgivare åker på det främsta fordonet eller går före för att signalera till lokps och vid behov stoppa tåget.

## § 85 ÅTGÄRDER VID FARA

1. Stoppsignal skall genast ges av den som upptäckt

- brand i fordon i rörelse,
- farlig förskjutning av last,
- varmgång,
- fastbromsning eller svårt slag i hjul,
- öppen utåtgående sidodörr på fordon för resande,
- { nedhängande koppellänk }

- annan överhängande fara för tåg eller resande.

Om lokps ej ser stoppsignalen, skall andra åtgärder vidtas för att stoppa rörelsen.

När tåg stoppats, skall tbfh underrättas om orsaken.

Fordon, som brinner, skall snarast skiljas från de övriga, om det är risk för eldens spridning.

2. (Reserv)

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

3. (Reserv)

3. Har fordon med skada enl § 43:4 gått i tåg eller misstänker tkl, att koppel eller stort föremål fallit ned från tåg, skall tkl ombesörja avsyning av banan. Innan denna har gjorts, skall lokps ges order (S10). När lokps fått sådan order, får hastigheten ej vara större, än att tåget kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas.

§ 86 - 89 (Reservnummer)

UNDANTAGSFÖRESKRIFTER§ 90 TÅGS UTGÅNGSSTATION ELLER SLUTSTATION ÄR  
OBEVAKADA. Allmänt

1. Den ena av tågs utgångs- eller slutstationer får vara obevakad för tåg, varvid föreskrifterna i denna paragraf gäller.

Följande beteckningar används:

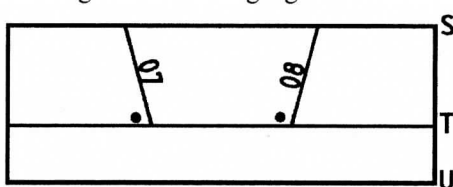
T = tågs obevakade utgångs- eller slutstation

S = närmaste bevakade station för 07 eller 08

U = ev station bortom T, bevakad eller obevakad

07 = tåg med T som slutstation

08 = tåg med T som utgångsstation



Anm. 1: Cta kan medge, att T får vara hållplats eller lastplats och 07-08 således vända på sådan plats.

2. Om T är obevakad tiden mellan 07 ankomst och 08 avgång, betraktas 07-08 som ett och samma tåg.

Anm. 2: Om T är obevakad vid 07 ankomst, men bevakningen därefter tas upp, förfäres enl § 48:5 anm. 12. Tills bevakningen har tagits upp, betraktas 07-08 som ett och samma tåg.

Anm. 3: Om T har varit bevakad, kan stationen lämnas obevakad för tåg omedelbart efter 08 avgång. Härvid förfäres enl § 48:4 anm. 7.

3. Extratåg får ej anordnas mellan 07 avgång från S och 08 ankomst till S.

Vut eller A-arbete får ej beviljas mellan 07 avgång från S och 08 avgång från T.

B-fordonsfärd får ej anordnas efter 07 och 08.

Om A-fordonsfärd anordnas efter 07 (se dock mom 5 anm. 4), skall tps ges order (S10).

4. Ordergivningsstation för 07 är också ordergivningsstation för 08. S är kontrollstation för 08 även för sträckan T - S.

5. Innan 08 avgår från T, skall tbfh hos tkl i S kontrollera, att ev A-fordonsfärd efter 07 har anmälts avslutad, och inhämta avgångstillstånd: "08 får avgå från T mot S". Detta antecknas av tkl i S i tambokens kolumn 10.

Anm. 4: Då cta enl mom 1 anm. 1 har medgett, att 08 får utgå från plats, som ej är station, gäller: 08 får avgå från T utan att tbfh har inhämtat medgivande från S enl ovan; i tdt för 08 skall anges "ej avgångstillstånd i T". A-fordonsfärd får härvid ej anordnas efter 07.

Anm. 5: Cta kan föreskriva, att tbfh på 07, sedan tåget ankommit till T, skall anmäla detta till tkl i S.

6. Order (S9) om möte med 07 skall ej ges till 08.

B. Tågrörelse på sträcka, som i ena änden begränsas av bevakad station och i andra ändan av obebakad station

(T är banans ändpunkt eller U är obebakad)

7. Tam utväxlas ej. Tkl i S skall dock föra anteckningar i tamboken för 07-08 som för ett tåg.

Hinderanmälan utväxlas ej. Tkl i S skall dock föra anteckningar i tamboken och använda påminnelsekärm (stoppsignalering) i samma utsträckning som om hinderanmälan skulle ha utväxlas.

- 
- C. Tågrörelse på del av stationssträcka, som begränsas av bevakade stationer (U är bevakad)
8. Tam skall utväxlas mellan S och U sålunda:
- U anmäler "klart 07-08 till U",
  - sedan 07 avgått, anmäler S "07-08 ut",
  - sedan 08 kommit in i S, anmäler S "07-08 in i S".
- Anteckningar i tamboken skall göras som för ett tåg.

---

§ 91 ALLA STATIONER OBEVAKADE - TÅGLEDARE  
TJÄNSTGÖR

Anm.: Föreskrifterna i denna paragraf får tillämpas endast om detta anges i tdtboken.

A. Allmänt

1. Då alla stationer är obevakade, får anordningar förekomma enl följande bestämmelser.
2. Tl skall föra anteckningar om anordningar i anteckningsbok enl särskilda bestämmelser.
3. Då tågrörelse ej förekommer får tl bevilja vut, A-arbete och A-fordonsfärd enl § 30, 29 och 32. Tkl åligganden överflyttas till tl. Hinderanmälan utväxlas ej. Resande får ej medfölja vut.

B. Tågrörelse

4. Undantagsvis får tågrörelse förekomma då alla stationer är obevakade. Endast ett tågsätt får då vara i rörelse på banan. Särskild tbfh skall finnas. I tdt eller order (S5 eller S11) skall anges, att tåget framförs enl säo § 91:4.
5. Vut, A-arbete eller B-fordonsfärd får ej beviljas under tid, då tågrörelse förekommer.  
A-fordonsfärd får beviljas endast efter tåg, för brandbevakning. Tps skall ges order (S10).
6. Order om möte utfärdas ej och tps skall ej kontrollera möte.

---

7. Omedelbart före tågs avgång från utgångsstation (T) skall tbfh från tl inhämta avgångstillstånd: "01 får avgå från T mot S". Har tps fått order (S10) om A-fordonsfärd efter föregående tåg, skall tbfh hos tl kontrollera, att färden avslutats.

Då tåg ankommit till slutstation, skall tbfh meddela detta till tl.

8. Tl kan i undantagsfall medfölja tåget. Tl och tbfh får dock ej vara samma person. Avgångstillstånd skall även i detta fall inhämtas enl mom 7.

9. Sedan tåg stannat vid infartssignal i stoppställning, skall tbfh växla in tåget på stationen.

10. På tågs utgångs- och slutstation får växling ske enl § 35:12-13.

## § 92 BANDISPOSITION

Anm.: Föreskrifterna i denna paragraf får tillämpas endast om detta anges i tdtboken.

A. Allmänt

1. Då tågrörelse ej förekommer på banan och alla stationer är obevakade, kan bdisp förekomma. När bdisp är beviljad, får vut, småfordonsfärd och A-arbete anordnas enl undantagsföreskrifterna i denna paragraf.

2. Tl beviljar bdisp genom att i den s k bdispjournalen anteckna "bdisp beviljad"

3. Innan vut (A-fordonsfärd, A-arbete) påbörjas och sedan anordning har avslutats, skall tsm (A-fordonsföraren) vidta åtgärder enl föreskrifter i tdtboken.

4. Tl får låta bdisp upphöra, sedan han övertygat sig om att alla anordningar anmälts avslutade. Tl skall anteckna "bdisp avslutad" i bdispjournalen.

Finns anledning misstänka, att fordon lämnats kvar på tågspår på linjen, måste banan besiktigas, innan tåg får framgå.

B. Vagnuttagning

5. I § 30 gäller endast mom 3, 7, 8, 9 och 11

6. Hastigheten får aldrig vara större än att vut kan stanna på mindre än hälften av den sträcka, som kan överblickas, dock högst

$\left. \begin{array}{l} 15 \\ 30 \end{array} \right\}$  km/h.

---

7. Sedan vut stannat vid infartssignal i stoppställning, får tsm växla in vut på stationen.

8. Resande får ej under några förhållanden medfölja vut, som framförs under bdisp.

C. Småfordonsfärd

9. För A-fordonsfärd gäller i § 32 endast mom 4, 5 och 6.

10. C-fordon får framföras utan inskränkningar.

D. A-arbete

11. I § 29 gäller endast mom 2, 6 och 7.

12. (Reserv)

12. Vid A-arbete på tågspår utanför station skall tsm sätta upp varsamhetstavlor på ca 100 m avstånd från hinder-tavlorna.