

44 (485)

Statens Järnvägars Författningar



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

SJF 010

Utgåva 11

Gäller fr o m 31.5.1959

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Säkerhetsordning (Säo)



Sakredaktion :
Centrala driftavdelningens säkerhetssektion

Ändringstryck 6 (26 blad)
Gäller fr o m 1 mars 1968

Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan denna SJF kompletterats.

Ändringstryck							
nr	gäller fr o m	infört		nr	gäller fr o m	infört	
		den	av			den	av
1	Slopat			10			
2	1.9.1961			11			
3	26.5.1963			12			
4	1.1.1965			13			
5	1.7.1966			14			
6	1.3.1968			15			
7				16			
8				17			
9				18			

Tilldelningsnorm

Denna SJF tilldelas:

expeditionsexemplar

centrala avdelningar

distriktsexpeditioner

huvudförråd

huvudverkstäder

bemannade driftplatser

lokstationer

vagnstationer

underhållsområden

personliga exemplar

all personal, som får användas i säkerhetstjänst (banarbetare utan annan säkerhetstjänst än C-fordonsfärd till eller från arbetet tilldelas endast »Utdrag 1 ur SJF 010»)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid
Anvisningar m m	8
§ 1. Begreppsförklaringar	9

SIGNALFÖRESKRIFTER

Allmänna föreskrifter

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

Signalmedel och signaler på linjen och på stationer

§ 8. Signalinrättningar	17
§ 9. Signalredskap	27
§ 10. Signalmärken	36
§ 11. Ordergivning om signalmedel	44
§ 12—13. (Reservnummer)	

Signalmedel och signaler på tågfordon och småfordon

§ 14. Ljudsignaler	45
§ 15. Signaler framåt och bakåt på tåg	48
§ 16. Signaler på dragfordons fram- och bakände vid växling	50
§ 17. Signaler framåt och bakåt på vagnuttagning och småfordon	51
§ 18—19. (Reservnummer)	

SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

Allmänna föreskrifter

§ 20. Föreskrifternas tillämpning m m	53
§ 21. Samtal	53
§ 22. Klocka och tidtabellsbok m m	54
§ 23. (Reservnummer)	

Fordringar på obehakad station m m. Upplag. Vägkorsningar

§ 24. Fordringar på obehakad station, lastplats och rörlig bro	55
§ 25. Upplag av lösa föremål	55
§ 26. Vägskyddsanordning eller signal mot banan vid vägkorsning fungerar ej	55

Spår avstängt från tågrörelse. Hastighetsnedsättning	Sida
§ 27. Linjen ofarbar	57
§ 28. Hastighetsnedsättning	
A. Upptäckt behov av omedelbar hastighetsnedsättning	57
B. Planerad hastighetsnedsättning	58
§ 29. Bandisposition	
A. Gemensamma föreskrifter	59
B. Vagnuttagnings	61
C. A-fordonsfärd	64
D. A-arbete	64
§ 30. Frånkoppling av kontaktledningen över tågspår vid arbeten på eller invid kontaktledningen utan samband med bdisp	65
§ 31. Arbete eller ofarbart spår på bevakad station	66
Skydd för arbetande personal. B- och C-fordonsfärder. Under rättelser till personal på linjen	
§ 32. Skydd för personal, som arbetar i spår eller i farlig närhet därav	
A. Arbeten, som kräver avstängning av spår	67
B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår	67
§ 33. B- och C-fordonsfärder	
A. Gemensamma föreskrifter	68
B. B-fordonsfärd	69
C. C-fordonsfärd	69
§ 34. Underrättelser till personal på linjen	
A. Arbetande personal. B- och C-fordonsförare	70
B. Vägvakter m fl	71
Växling	
§ 35. Växling	
A. Gemensamma föreskrifter	73
B. Växling på bevakad station	73
C. Växling på lastplats	74
Order om extratåg, inställt tåg och pålok	
§ 36. Order om extratåg och inställt tåg	75
§ 37. Order om pålok	76
§ 38. (Reservnummer)	
Tågs sammansättning	
§ 39. Besiktning av fordon m m	77
§ 40. Bromsföreskrifter för tåg	
A. Andra tåg än motorvagnståg litt Y	77
B. Motorvagnståg litt Y	78
§ 41. Tågs storlek	79
§ 42. Skyddsutrymme i loktåg	80

	Sid
§ 43. Transportvillkor för fordon i andra tåg än motorvagns- tåg litt Y	
A. Gemensamma föreskrifter	81
B. Normalspår	84
C. Smalspår	86
§ 44. Tågs bemanning	87
§ 45. Tågs iordningställande, vagnsyning och bromsprov	
A. Andra tåg än motorvagnståg litt Y	88
B. Motorvagnståg litt Y	89
§ 46. (Reservnummer)	

Allmänt om säkerhetstjänsten på driftplats

§ 47. Arbetsfördelning, organisation och inspektion m m på driftplats	91
§ 48. Bevakade och obevakade stationer	
A. Allmänt	93
B. Under tid utan tågrörelse	93
C. Under tid med tågrörelse	93
§ 49. Order till tåg och vagnuttagning	
A. Allmänt	96
B. Order på S-blankett	96
C. Order i veckoorder	97

Åtgärder på driftplats före tågs ankomst och avgång

§ 50. Tågspår för tåg på station	99
§ 51. Manövrering av huvudsignal m m på bevakad station ..	100
§ 52. Huvudsignal på bevakad station är felaktig eller saknas. Felaktig infartsförsignal	
A. Infartssignal	101
B. Utfartssignal m m	102
C. Infartsförsignal	102
§ 53. (Reservnummer)	
§ 54. Tågvägsklargöring	103
§ 55. Tågvägsinspektion	103
§ 56. (Reservnummer)	
§ 57. Tågs samtidiga rörelse på bevakad station	105
§ 58. Skydd för allmänheten på bevakad station	105
§ 59. Tåganmälan	106
§ 60. Hinderanmälan	108
§ 61. Tågklareres och tågvakts placering vid tågs ankomst och avgång	108
§ 62. (Reservnummer)	

Tågs avgång från driftplats	Sid
§ 63. Tågpersonals åtgärder före tågs avgång	109
§ 64. Avgångstid	110
§ 65. Avgångssignal m m	110
§ 66. Tåganmälan har ej kunnat utväxlas	112
§ 67—68. (Reservnummer)	

Tågs gång

§ 69. Tågs hastighet	
A. Gemensamma föreskrifter	113
B. Andra tåg än motorvagnståg litt Y	114
C. Motorvagnståg litt Y	115
§ 70. Tågpersonals åtgärder under tågs gång	
A. Allmänt	116
B. Väggkorsningar	117
C. Tågs ankomst till station	117
§ 71. Särskilda föreskrifter för bansträckor med linjeblockering	
A. Automatisk linjeblockering. Åtgärder efter stopp utanför eller på obehåkad station. Fristående för-signal till blocksignal felaktig	119
B. Automatisk linjeblockering är i bruk. Blocksignal visar ej »kör»	119
C. Automatisk linjeblockering är ur bruk	120
D. Icke-automatisk linjeblockering är ur bruk	120
§ 72. Klarering av ankommande tåg	
A. Gemensamma föreskrifter	121
B. Tåg med fast uppehåll	121
C. Tåg med behovsuppehåll	122
§ 73. Hinder på bevakad station för tåg med fast uppehåll ..	123
§ 74. Hinder på bevakad station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll	
A. Tåg behöver ej stoppas på bevakad station	124
B. Tåg skall stoppas på bevakad station	124
§ 75. (Reservnummer)	

Ändring av tågs ordningsföljd

§ 76. Rapportering av tågförsening	127
§ 77. Tågmötesändring	127
§ 78. Tågföljdsändring m m	129
§ 79. Nytt möte	130
§ 80. (Reservnummer)	

Enkelspårsdrift	Sid
§ 81. Enkelspårsdrift	
A. Gemensamma föreskrifter	131
B. Bansträcka, där linjeblockering saknas eller är ur bruk	132
C. Bansträcka, där linjeblockering är i bruk	132
§ 82. (Reservnummer)	
Tågmissöden och tillbud därtill	
§ 83. Hjälpfordon behövs. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen	
A. Gemensamma föreskrifter	133
B. Hjälpfordon behövs	134
C. Fordon från tåg måste lämnas kvar på linjen	134
§ 84. Backning av tåg på linjen	135
§ 85. Åtgärder vid fara	136

Bilaga 1. Transportvillkor för overksammas dragfordon (utom motordrivna elrevisionsvagnar och motorvagnar litt Y)	139
Bilaga 2. Transportvillkor för vissa normalspåriga specialfordon	143
Bilaga 3. Transportvillkor för smalspåriga överföringsvagnar	148
Bilaga 4. Reserv	
Bilaga 5. Sakregister till såo och säok	153
Bilaga 6. Kunskapsfordringar	193

Till såo hör:

SJH 010. »Såo-kommentarer (säok)»,

SJF 010.1. »Särskilda säkerhetsföreskrifter för bansträckor med fjärrblockering»,

SJF 010.2. »Särskilda säkerhetsföreskrifter vid beredskaps- eller krigstillstånd»,

SJF 010.3. »Växlingsinstruktion (vxi)».

ANVISNINGAR M M

1. De föreskrifter, som gäller endast på dubbelspår — med eller utan linjeblockering — eller endast på bansträcka med linjeblockering — enkelspårig eller dubbelspårig — är betecknade med två streck i yttre marginalen.
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, S2 etc.
4. Uttrycken »främsta fordonet», »sista fordonet», »nästa signal», »nästa station» o d räknas i farriktningen.
5. Med »tjänsteman» avses även person, som är anställd genom kollektivavtal e d.
6. I avdelningen »Signalföreskrifter» innebär ○ på signalmedel fast sken och ✱ blinkande sken.
7. I avdelningen »Säkerhetsföreskrifter» avses med »kör» från huvudsignal även »kör varsamt» och med »infartssignal» även infartsdvärgsignal.
8. Följande förkortningar, som ej förekommer i vanligt språkbruk, används såväl för grund- och böjningsformer som i sammansatta ord:

bdc	bandistriktchef,	eiö	elektroingenjör ¹ ,
bdisp	bandisposition,	euoc	elunderhållsområdes-
biö	baningenjör ¹ ,		chef,
bm	} banunderhållsområdes-	kvo	kvarhållningsorder (S9),
buoc		lokps	lokpersonal,
cba	chefen för banavdel-	lstc	lokstationschef,
	ningen,	miö	maskiningenjör ¹ ,
oda	chefen för driftavdel-	sf	sektionsföreståndare ¹ ,
	ningen,	siiö	signalingenjör ¹ ,
ddc	driftdistriktchef,	SJF	} SJ författningar,
dpl	driftplats,	str	
		SJH	SJ handböcker,

¹ De administrativa benämningarna i såo kommer successivt att anpassas till SJF 000. Under en övergångsperiod kommer dock även äldre benämningar att finnas i såo. För dessa gäller följande.

När såo anger	skall åtgärden e d i stället vidtagas av
biö, eiö, siiö mlö, ti sf	bdc ddc bdc resp ddc

stc	}stationschef (enl SJF 000),	ti	trafikinspektör ¹ ,
stf		tkl	tågklarerare,
sth	största tillåten hastighet,	tl	tågledare,
suoc	signalunderhålls- områdeschef,	tps	tågpersonal,
são	säkerhetsordning,	tsm	tillsyningsman,
säok	são-kommentarer,	tuoc	teleunderhållsområdes- chef,
säpl	säkerhetsplan,	tv	tågvakt,
tam	tåganmälan,	uoc	underhållsområdeschef,
tbfh	tågbefälhavare,	vko	veckoorder,
tdt	tidtabell,	vut	vagnuttagning.

¹ Se not på sid 8.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

§ 1

Begreppsförklaringar

1. **A-arbete** = sådant arbete på linjen, som *antingen* kan hindra tågrörelse över arbetsplatsen (dock ej om hindret består endast i att kontaktledningen fränkopplats) *eller* är av den art, att arbetsplatsen skall vara avstängd från tågrörelse på grund av riskerna för den arbetande personalen.

2. **(Reservnummer.)**

3. **Banans sth** = den största hastighet, som gäller på en bansträcka enl uppgift i tdtboken del A.

4. **Bandisposition (bdisp)** = anordning, varigenom tågspår — dock ej endast på bevakad station — avstängs från tågrörelse och upplåts för vut, A-fordonsfärd eller A-arbete.

5. **Bansträcka** = sträckan mellan två angivna punkter på banan.

6. **Behovsuppehåll** = tåguppehåll, som enl tdt, S11 eller vko skall göras endast vid behov.

7. **Bromstal** = det tal, som anger bromsvikten i procent av tågvikten.

8. **Bromsvikt** = det i ton uttryckta tal, som anger bromsverkan hos fordon.

9. **Dragfordon** = gemensam benämning på lok och motorvagn.

a) **Lok** = dragfordon utan utrymme för resande, gods eller post (*ellok, ånglok, diesellok, lokomotor och motordriven elrevisionsvagn*).

Anm 1. Med *koppellok* avses det bakre av två förarbemannade, dragande lok.

b) **Motorvagn** = dragfordon med utrymme för resande, gods eller post.

Anm 2. *Elrevisionsbuss* jämställs med motorvagn.

10. **Driftcentral** = ställe, varifrån en eller flera omformarstationer för eldriften med tillhörande matningsområden övervakas.

11. **Driftplats (dpl)** = gemensam benämning på station, lastplats och hållplats.

a) **Station** = plats med huvudsignal, där spår för möte eller förbigång finns.

Anm. Station är *bevakad*, när tk1 är i tjänst, eljest *obevakad*.

b) **Lastplats** = plats på linjen med sidospår och med eller utan huvudsignal.

c) **Hållplats** = för trafikutbyte avsedd plats på linjen utan sidospår och huvudsignal.

12. Dubbelspårsbegrepp

a) Dubbelspår = två tågspår på linjen, där dubbelspårsdrift normalt äger rum.

b) Dubbelspårsdrift = tågrörelse på två tågspår på linjen, när det ena spåret används för tåg i endast ena riktningen och det andra spåret för tåg i endast andra riktningen. Tågen går på vänsterspår.

c) Enkelspårsdrift = tågrörelse på dubbelspår, när det ena spåret används för tåg i båda riktningarna. Det andra spåret får inte samtidigt vara upplåtet för tågrörelse.

d) Nedspår = det spår, som vid dubbelspårsdrift används för tåg med udda nummer.

e) Uppspår = det spår, som vid dubbelspårsdrift används för tåg med jämna nummer.

f) Vänsterspår = det vänstra spåret på dubbelspår.

g) Högerspår = det högra spåret på dubbelspår.

13. Fast upphåll = tågupphåll, som enl tdt, S11 eller vko skall göras, oavsett om uppehåll behövs eller ej.

14. Genomfartståg vid viss dpl = tåg, som ej har behovsuppehåll eller fast uppehåll där.

15. Hjälpssignalmedel = huvudsignaltavla eller handsignallykta med rött sken, uppsatt på eller under infartssignal eller infartsdvärgsignal eller på utfartssignal, som består av semafor. Består infartssignal av T-semafor, sätts dock hjälpssignalmedel upp vid yttersta växeln.

16. 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.

17. Linjebeskrivning = förteckning i tdtboken del A över dpl, signalbilder, hastighetsnedsättningar m m.

18. Linjeblockeringsbegrepp

a) Linjeblockering = anordning, varigenom tåg genom egen inverkan hindrar, att huvudsignal eller dvärgsignal visar »kör» eller »kör varsamt» till det tågspår och den stationssträcka eller blocksträcka, där tåget finns. När spårledning finns på *hela* sträckan från en huvudsignal (dvärgsignal) till nästa sådan signal, används även begreppet *automatisk linjeblockering*.

b) Blocksignal = sådan huvudsignal eller dvärgsignal på bansträcka med automatisk linjeblockering, som alltid fungerar automatiskt.

c) **Blocksträcka** = sådan del av linjen, som begränsas åt ena hållet av blocksignal och åt andra hållet av blocksignal eller annan huvudsignal eller dvärgsignal.

19. **Linjen** = banan utanför de bevakade stationernas gränser.

20. **Lokpersonal (lokps)** = förare och biträde på dragfordon eller på fordon, varifrån dragfordon manövreras.

21. **Låsning och förregling**

a) **Låst växel eller spårspärr** = växel (spårspärr), som är låst med låsanordning i ställverk, kontrollås eller hänglås.

Anm 1. Växel (spårspärr) anses vara låst, även när den kan läggas om endast från ställverk och detta är bemannat, eller när vakt är så placerad, att han kan hindra lokal omläggning.

b) **Förreglad växel eller spårspärr** = växel (spårspärr), som ej kan läggas om, därför att »kör» eller »kör varsamt» för tåg visas från en huvudsignal (eller dvärgsignal), som står i förbindelse med växeln (spårspärren).

Anm 2. Förreglingen upphävs, när signalen ställs till »stopp». Ingår växeln (spårspärren) i tågväglåsning, anses dock förreglingen kvarstå, tills tågväglåsningen upphävs.

c) **Tågväglåsning** = låsning i rätt läge av alla växlar (spårspärrar), som hör till tågvägen. Låsningen görs med tågväglås, tågväggspärr eller elektrisk tågväglåsning.

22. **Normalläge för växel eller spårspärr** = på förhand bestämt läge, som växeln (spårspärren) i regel skall inta.

23. **Ordergivningsstation** = av ddc utsedd station, där tps skall ges order enl såo.

24. **Pålok** = lok, som ej är kopplat till tåg men skjuter på detta från bevakad station ut på linjen.

Anm. Med *dergöende pålok* avses pålok, som återgår på del av stationssträcka.

25. **Resande** = alla personer på tåg utom järnvägs-, post- och tullpersonal, som tjänstgör på tåget. Till resande räknas ej heller personer, som skall se till djur, gods eller fordon.

26. **Sidospår** = spår, som normalt ej är avsett för tågrörelse.

27. **Skyddsväxel** = växel, som kan hindra fordon att komma in i visst tågspår.

28. **Slutväxel** = växel, till vars hinderpåle eller motsvarande punkt tåg längst kan gå utan att stänga av tågväg till annat tågspår.

29. **Småfordon** = gemensam benämning på A-, B- och C-fordon. Småfordon går på räls men är ej tågfordon.

a) **A-fordon** = annat småfordon än B- eller C-fordon.

b) **B-fordon** = motordrivet småfordon, som har en totalvikt av högst 4 ton och *ej genast* kan avlägsnas från spår av *en* man; alla personer på B-fordon skall ha direkt utsikt framåt och möjlighet att *genast* hoppa av.

c) **C-fordon** = småfordon, som *genast* kan avlägsnas från spår av *en* man.

Anm. Småfordon lastat med explosiv vara av transportklass B, C eller D eller med brandfarlig vätska räknas alltid som A-fordon.

30. **Stationsgräns** = punkt på banan omedelbart utanför stations yttersta infartssignal eller infartsdvärgsignal. Består infartssignal av T-semafor, går dock stationsgränsen omedelbart utanför yttersta växeln.

31. **Stationssträcka** = bansträckan från en bevakad stations gräns till nästa bevakade stations gräns.

32. **Säkerhetsspår** = sådant i omedelbar anslutning till tågspår särskilt anordnat sidospår, dit fordon kan föras in för att fara skall undvikas.

33. **Tillsyningsman (tsm)** = tjänsteman, som har befälet vid vut och ansvarar för säkerhetsåtgärder vid vut, A-fordonsfärd och A-arbete.

34. **Tjänstetidtabell**, i sao benämnd endast tidtabell (tdt) = sammanställning av de uppgifter, enl vilka ett tåg skall framföras.

35. **Tåg** = fordon, som framförs enl tdt. Tågen indelas i *ordinarie tåg*, som utan särskild order går enl tdtboken, och *extratåg*, som på särskild order anordnas enl tdtboken eller S4. Till extratåg räknas även återgående pålok.

36. **Tåganmälan (tam)** = telefonanmälan för att hindra, att flera tåg samtidigt kommer att finnas på samma tågspår och stationssträcka.

37. **Tågbefälhavare (tbfh)** = tjänsteman, som har befälet på tåg.

38. **Tågfordon**, i sao benämnt endast fordon = fordon, som är avsett att framföras i tåg.

39. **Tågklarare (tkl)** = tjänsteman, som ansvarar för tågs klarening på bevakad station.

40. **Tågledare (tl)** = tjänsteman, som förordnats att leda och övervaka tågrörelserna.

41. **Tågpersonal (tps)** = tbfh och lokps på tåg.

42. **Tågspår** = spår, som är avsett för tågrörelse.

43. **Tågvak** (tv) = tjänsteman, som har hand om viss säkerhetstjänst på lastplats, hållplats eller obebakad station.

44. **Tågvikt** = i ton uttryckt vikt av tåg eller vut, dragfordon inräknade.

45. **Tågvägar**

a) **Tågväg för visst tåg** = det eller de spår eller de delar av spår inom en stations gränser, som är avsedda för tåget.

b) **Infartstågväg** = tågväg, som tåg skall använda vid infarten. Den har sin slutpunkt vid den av följande anordningar, som tåg först kommer till:

slutmärke,
hinderpål till slutväxel eller motsvarande punkt,
utfarts-, dvärg- eller spårspärrsignal i stoppställning eller tänd stopplykta,
stoppbock eller
stationsgränsen.

När endast första delen av en infartstågväg används och denna del avslutas med tänd stopplykta, används även begreppet *avkortad tågväg*.

c) **Utfartstågväg** = tågväg, som tåg skall använda vid utfarten.

d) **Huvudtågväg** = den vid infarten rakaste tågvägen, om annat ej föreskrivits.

e) **Sidotågväg** = annan tågväg än huvudtågväg.

46. **Vagnuttagning (vut)** = uttagning av fordon på tågspår — dock ej endast på bevakad station — på annat sätt än som tåg eller växling. Till vut räknas även i förväg bestämd uppställning av fordon på tågspår på linjen.

47. **Veckoorder (vko)** = för varje vecka — från måndag kl 0.00 till söndag kl 24.00 — upprättad sammanställning av sådana order till tps, som eljest skulle ha getts på S10 eller S11.

48. **Väggorsning** = korsning i samma plan mellan spår och väg eller gata.

49. **Växling** = rörelse med fordon på eller omedelbart utanför dpl för att flytta fordonen inom dpl eller flyttning av tåg under uppehåll.

SIGNALFÖRESKRIFTER**ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER****§ 2****Tillåtna signalmedel och signaler**

Endast de signalmedel och signaler, som anges i såo eller eljest fastställt av styrelsen, får användas. De får begagnas endast på det sätt och för det ändamål, som är föreskrivet.

§ 3**Tillsyn av signalmedel m m**

1. Den som skall använda ett signalmedel, skall se till, att detta är i fullgott skick.
2. Den som skall använda ett signalredskap, är ansvarig för att detta finns till hands.

§ 4**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.

§ 5**Signals åtlydnad**

1. Signaleras »stopp» och är särskilt förfaringssätt ej föreskrivet i såo, gäller detta mom.

a) Signaleras »stopp» från A-signal eller med arm(ar) eller visas rörlig stoppsignal med signalflagga eller handsignallykta, skall rörelse stanna snarast möjligt.

b) Signaleras »stopp» på annat sätt än enl a, får rörelse, som signalmedlet gäller för, fortsätta till signaleringsstället. Måste stoppsignalen passeras, skall förare på tåg, växlingsledare, tsm och småfordonsförare först ombesörja

på bevakad station: att han får tkl medgivande härtill;

på linjen: att det undersöks, om stoppsignalen utan risk kan passeras.

Växlingsledare och tsm skall därefter underrätta lokps.

Har stoppsignal på linjen passerats och är orsaken till stoppsignalen okänd, får hastigheten på närmaste 1000 m vara högst 10 km/tim, och skärpt uppmärksamhet skall hållas till närmaste bevakade station.

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

§ 6

Dags signaler och natts signaler

Nattsignal skall användas, när dagsignal ej kan ses tydligt.

Anm. I tunnlar och snögallerier får fordons lyktor vara släckta, när dagsignaler eljest används. De främre lyktorna skall dock vara tända, om de kan tändas från lokps plats.

§ 7. (Reservnummer)

SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ LINJEN OCH PÅ STATIONER

§ 8

Signalinrättningar

1. Felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild på huvud-, dvärg-, spårspärr- eller vägkorsningssignal eller utebliven signal från dessa signalmedel anses som »stopp» för de rörelser, som signalmedlet gäller för.

2. Huvudsignaler

På station skall finnas huvudsignal, som gäller för tågs infart dit (= *infartssignal*). För infart från högespår behövs dock ej huvudsignal. På station vid bansträcka, där banans sth är 120 km/tim eller mer, skall dessutom finnas huvudsignal, som gäller för tågs utfart därifrån på huvudtågväg (= *utfartssignal*).

Huvudsignal skall i regel placeras till vänster om tågspåret. Huvudsignal, som gäller för högerspår, skall dock i regel placeras till höger om detta.

Av huvudsignaler finns två typer: huvudljussignal och semafor.

Anm 1. Huvudsignal, som är blocksignal, gäller även för vut.

Anm 2. Huvudsignal, som ej tänds automatiskt, skall tändas minst 15 min innan tåg *tidigast* kan väntas. Semafor — alla lyktorna — skall dock tändas endast när nattsignaler används.

Huvudljussignal (dag- och nattsignal)



Fig 1 a

Betydelse: »stopp» för tåg.
Undantagsvis är skenet blinkande.



Fig 1 b

Betydelse: »kör var-samt» för tåg (bl a infart till avkortad tågväg eller annan kort tågväg).



Fig 1 c

Betydelse: »kör var-samt» för tåg (i regel växelkurva eller oförreglad växel).



Fig 1 d

Betydelse: »kör» och »varsamhet» för tåg (nästa huvudsignal visar »stopp»).



Fig 1 e

Betydelse: »kör» för tåg.



Fig 1 f

Betydelse: »kör var-samt» för tåg. När siffran 7 är tänd, får sth vara 70 km/tim.

Semafor

Dagsignal: signal med endast vinge (vingar).

Nattsignal: signal med såväl vinge (vingar) som sken.

Vingarna för båda riktningarna får vara uppsatta på *en* mast («T-semafor») efter styrelsens medgivande.

Anm 3. Undantagsvis är vingarna röd-vita.



Fig 2 a

Betydelse: »stopp» för tåg.

Undantagsvis är skenet blinkande.



Fig 2 b

Betydelse: »kör varsamt» för tåg
(bl a infart till avkortad tågväg
eller annan kort tågväg).



Fig 2 c

Betydelse: »kör varsamt» för tåg
(i regel växelkurva eller oförreglad
växel).



Fig 2 d

Betydelse: »kör» för tåg.

3. Försignaler

Försignal till utfartssignal för huvudtågväg skall finnas på de bansträckor, där banans sth är 120 km/tim eller mer. Försignal till övriga huvudsignaler — dock ej utfartssignaler — skall finnas på de bansträckor, där sth är 80 km/tim eller mer för andra tåg än motorvagnståg litt Y eller 100 km/tim eller mer för motorvagnståg litt Y.

Fristående försignal skall placeras till vänster om tågspåret. Sådan signal, som gäller för högerspår, skall dock placeras till höger om detta.

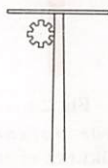
Av försignaler finns två typer: ljusförsignal och skivförsignal.

- || Anm 1. Försignal till blocksignal gäller även för vut.
 Anm 2. Fristående försignal skall alltid vara tänd.
 Anm 3. Se även fig 1 d.

Ljusförsignal (dag- och nattsignal)

 Fig 3 a Betydelse: »varsamhet» för tåg (nästa huvudsignal visar »stopp»); när den undre lyktan saknas: samma betydelse.	 Fig 3 b Betydelse: »varsamhet» för tåg (nästa huvudsignal visar »kör varsamt»); när den undre lyktan saknas: »varsamhet» för tåg (nästa huvudsignal visar »stopp»).	 Fig 3 c Betydelse: nästa huvudsignal visar »kör»; när den undre lyktan saknas: nästa huvudsignal visar »kör» eller »kör varsamt».
--	--	--

Skivförsignal (dag- och nattsignal)

 Fig 4 a Betydelse: »varsamhet» för tåg (nästa huvudsignal visar »stopp»).	 Fig 4 b Betydelse: nästa huvudsignal visar »kör» eller »kör varsamt».
---	---

4. Dvärgsignal (dag- och nattsignal)

Dvärgsignal skall i regel placeras till vänster om spåret. Dvärgsignal, som gäller för högerspår, skall dock i regel placeras till höger om detta. När dvärgsignal på station ej är placerad enl regeln, skall på signalen finnas en pil, som anger för vilket spår signalen gäller.

Dvärgsignal, som gäller för infart på station från högerspår, där infartssignal saknas, kallas *infartsdvärgsignal*.

Anm 1. Dvärgsignal, som är blocksignal, gäller ej för växling, A- och B-fordon.

Anm 2. Dvärgsignal skall vara tänd, när tåg, växling, vut, A- eller B-fordon skall gå på det spår, som signalen gäller för.



Fig 5 a

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



Fig 5 b

Betydelse: »kör» för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.



Fig 5 c

Betydelse: »kör varsamt» för tåg, växling, vut, A- och B-fordon (fordon kan finnas i eller i farlig närhet av spåret).



Fig 5 d

Betydelse: »stopp» för tåg och »kör varsamt» för växling, vut, A- och B-fordon (fordon kan finnas i eller i farlig närhet av spåret; vissa växlar kan läggas om lokalt, om detta medgetts från ställverket).



Fig 5 e

Betydelse: »kör» för tåg;

när grönt blinkande sken visas: dessutom »varsamhet» för tåg (i regel nästa huvudsignal eller dvärgsignal enl fig 5 e—f visar »stopp»).



Fig 5 f

Betydelse: »kör varsamt» för tåg (i regel växelkurva);

5. Spårspärrsignaler

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

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

Av spårspärrsignaler finns två typer: spårspärrlykta och spårspärrskärm.

Spårspärrlykta (dag- och nattsignal)

Anm. Spårspärrlykta skall vara tänd, när tåg, växling, vut, A- eller B-fordon skall gå på det spår, som signalen gäller för.



Fig 6 a

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



Fig 6 b

Betydelse: »kör» för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

Spårspärrskärm (dag- och nattsignal)



Fig 7 a

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



Fig 7 b

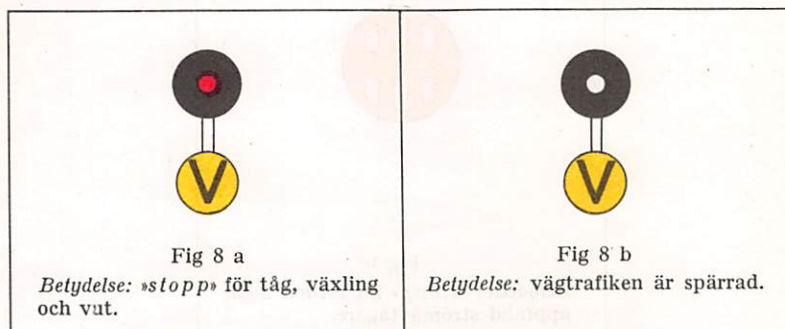
Betydelse: »kör» för tåg, växling, vut, A- och B-fordon.

6. Vägkorsningssignal = »V-signal» (dag- och nattsignal)

V-signal skall finnas vid vägkorsning med vägskyddsanordning.

På dubbelspår skall antingen en V-signal placeras på utsidan av varje tågspår eller en gemensam V-signal placeras mellan tågspåren.

Anm. V-signal skall alltid vara tänd.



7. Vägkorsningsförsignal = »V-försignal» (dag- och nattsignal)

V-försignal skall finnas framför vägkorsning med manuell vägskyddsanordning, om sken från V-signalen vid klar sikt ej kan ses på försignalavstånd. V-försignal behövs dock ej, när beroende finns mellan vägskyddsanordning och vissa signalinrättningar, eller när hastigheten över vägkorsning är högst 40 km/tim.

V-försignal skall i regel placeras till vänster om spåret. V-försignal, som gäller för högerspår, skall dock i regel placeras till höger om detta.

Uppgift kan finnas på signalen, att denna gäller flera vägkorsningar eller endast visst tågspår.

Anm. V-försignal skall alltid vara tänd.



8. Elspärrskärm (dag- och nattsignal)

Elspärrskärm sätts upp vid behov.



Fig 10

Betydelse: »stopp» för fordon med
uppfälld strömvtagare.
Urtagen kan vara vågräta.

9. A-signal (dag- och nattsignal)

A-signal sätts upp vid behov.



Fig 11 a

Betydelse: »avgång» till tåg.
Skenet är blinkande.



Fig 11 b

Betydelse: »stopp» för tåg.

10. Stopplykta (dag- och nattsignal)

Stopplykta kan visa rött fast sken eller vara släckt. Den sätts upp vid behov:

a) för signalering vid yttre änden av tågväg för att ange, att infart till tågvägen är medgiven från motsatta hållet,

b) för att ange avkortad tågvägs slutpunkt,

c) för signalering framför plats med skredvarningsanläggning, när det uppstått skred eller sättning i banvallen,

d) för signalering vid rörlig bro, när järnvägstrafik ej är medgiven, och vid andra platser enl CSJ beslut.

Stopplykta enl a, b och c skall placeras till vänster om tågspåret.

På försignalavstånd framför stopplykta enl c skall finnas en försignal som visar gult blinkande sken, när stopplyktan visar rött sken, och annars är släckt.

Betydelse av rött sken: »s t o p p» för tåg och, i fallen a, c och d även för växling, vut och småfordon.

11. Vattenkranlykta (nattsignal)

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

Anm. Lyktan skall vara tänd, när tåg, växling eller vut skall gå på spåret invid vattenkranen, dock endast när nattsignaler används. Den behöver dock ej vara tänd, om vattenkranen är låst i undansvängt läge och alla nycklar till låset förvaras inlåsta.

Betydelse:

rött sken: »s t o p p» för tåg, växling och vut;

vitt sken: vattenkranen hindrar ej rörelse på spåret.

12. Vågsignalskärm (dag- och nattsignal)

Vågsignalskärm sätts upp vid behov.

Anm. På *smalspår* finns vågsignalskärm, som är rund och på båda sidor röd med gul kantrand. Denna betyder »stopp» för tåg, växling, vut och småfordon.



Fig 12

Betydelse: »varsamhet» för tåg, växling och vut.

13. »Klart för avgång»-signal (dag- och nattsignal)

»Klart för avgång»-signal kan visa gult fast sken eller vara släckt. Den sätts upp vid behov.

Signalen används av tbfh för att ange för tkl, att tåg är klart för avgång.

Betydelse av gult sken: »klart för avgång».

14. Bromsprovssignal (dag- och nattsignal)

Bromsprovssignal sätts upp vid behov för signalering till förare vid provning av tryckluftbromsen.



Fig 13 a

Betydelse: »bromsa».
Skenet är blinkande.



Fig 13 b

Betydelse: »lossa».
Skenet är blinkande.



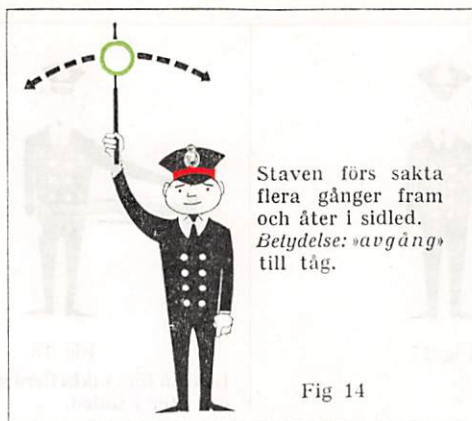
Fig 13 c

Betydelse: »broms-
provet klart».
Skenet är blinkande.

§ 9

Signalredskap

1. Signalstav (dagsignal)



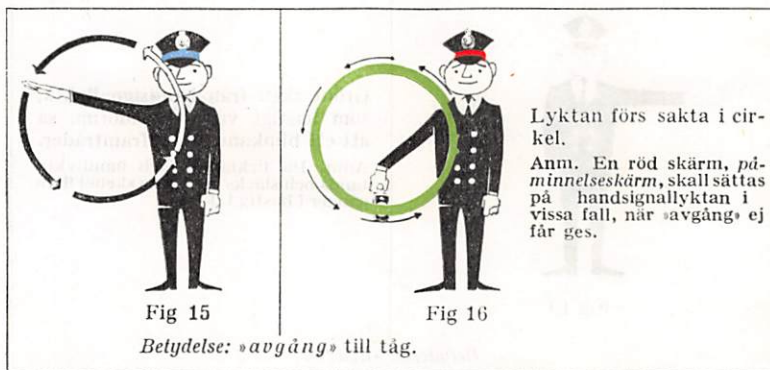
Anm 1. Signalstav med gul skiva och svart kantrand får användas efter styrelsens medgivande.

Anm 2. En röd skärm, påminnelse-skärm, skall sättas på signalstaven i vissa fall, när »avgång» ej får ges.

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

Signalerna enl detta mom, dock ej »avgång», får ges muntligt; endast »bromsa» och »lossa» får ges i högtalare. Nattsignal får ges även med ficklampa, som används av konduktörspersonal, och handlykta, som finns på dragfordon.

a) »Avgång»



b) »Klart för avgång»

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

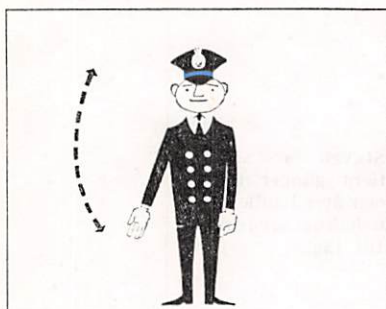


Fig 17



Fig 18

Lyktan förs sakta flera gånger fram och åter i sidled.

Betydelse: »klart för avgång».

c) »Klart»

»Klart» används bl a för att ange, att visst åliggande är utfört eller för att fråga härom.

På station, där både bromsprov och vagnsyning skall utföras, får besked att provet eller syningen gjorts ej lämnas genom »klart», förrän båda avslutats.



Fig 19

Grönt sken från handsignallykta, som hastigt vrids åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder.

Anm. På ficklampa och handlykta tänds och släcks det gröna skenet flera gånger i hastig takt.

Betydelse: »klart».

d) »Stopp»



Fig 20

Armarna förs flera gånger fram och åter i sidled.



Fig 21

»Stillahållen stoppsignal».

Betydelse: »stopp» för tåg, växling, vut och småfordon.



Fig 22

Armen förs flera gånger fram och åter i sidled.



Fig 23

Lyktan förs flera gånger upp och ned. »Rörlig stoppsignal».
Anm. Skenet kan även vara vitt eller rött.

Betydelse: »stopp» för tåg, växling, vut och småfordon.

e) »Varsamhet»; »Sakta»

»Sakta» innebär, att hastigheten skall minskas, så länge signalen visas. När signaleringen upphört, skall hastigheten vara oförändrad, tills nästa signal ges.



Fig 24



Fig 25

Betydelse: »varsamhet» för tåg; »sakta» för växling, vut och småfordon.

Om hastigheten skall vara låg redan från början, ges följande signaler:

»sakta framåt» = först »sakta» och sedan »framåt»;

»sakta back» enl nedan



Fig 26

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

Med handsignallykta visas först »sakta» och sedan »back».

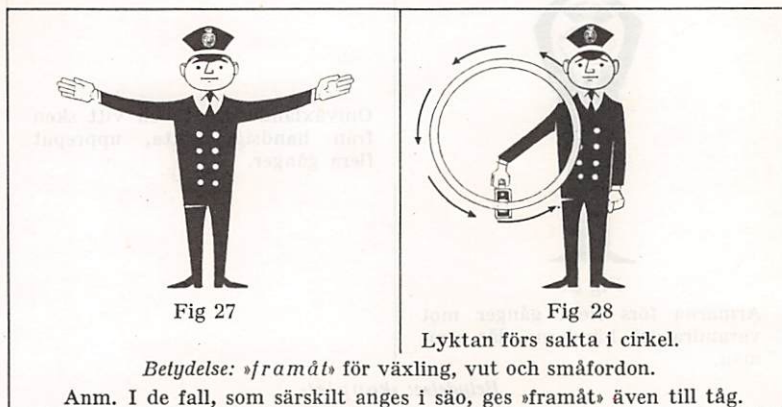
Betydelse: »sakta back» för växling, vut och småfordon.

f) »Framåt»

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.

Motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor skall dock gå åt det håll, varåt dess framände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.

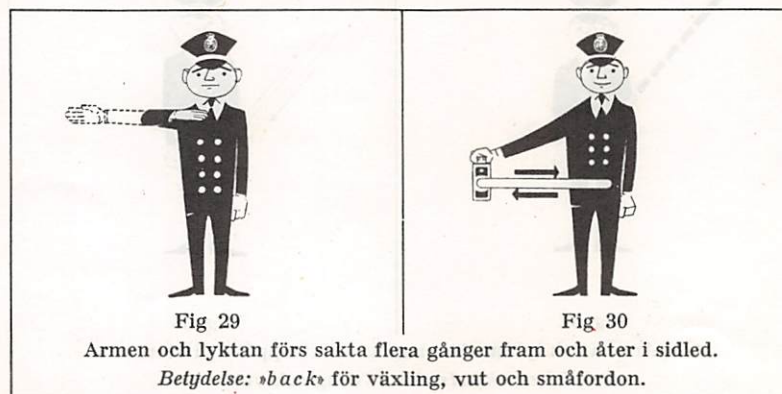


g) »Back»

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

Motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor skall dock gå åt det håll, varåt dess bakände är riktad.

I tveksamma fall skall signalen ges muntligt.



h) »Kopplet»

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



Fig 31

Armarna förs flera gånger mot varandra och händerna slås samman.

Omväxlande grönt och vitt sken från handsignallykta, upprepat flera gånger.

Betydelse: »kopplet».

i) »Skjuts»

Dragfordon skall hastigt skjuta fordon, av vilka ett eller flera är avkopplade.



Fig 32



Fig 33

Armen och lyktan förs hastigt snett uppåt och åter.

Betydelse: »skjuts» för växling och vut.

j) »Lägg om växeln»



Fig 34



Fig 35

Armen och lyktan förs sakt och hålls kvar några sekunder i slutläget. Rörelsen nedåt skall vara riktad mot den växel, som avses. Signalgivaren skall stå vid växeln.

Betydelse: »lägg om växeln».

k) »Bromsa»



Fig 36

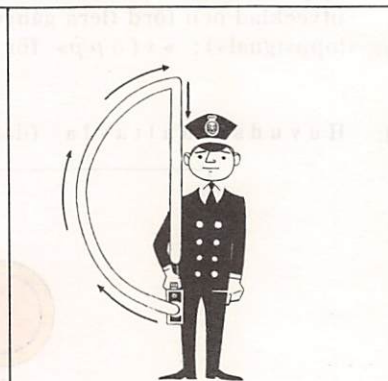


Fig 37

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

Betydelse: »bromsa» vid provning av tryckluftbromsen.

1) »Lossa»



3. Signalflagga, röd (dagsignal)

Betydelse:

utvecklad och hållen stilla (= »stillahållen stoppsignal»):
»stopp» för tåg,

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

4. Huvudsignaltavla (dagsignal)



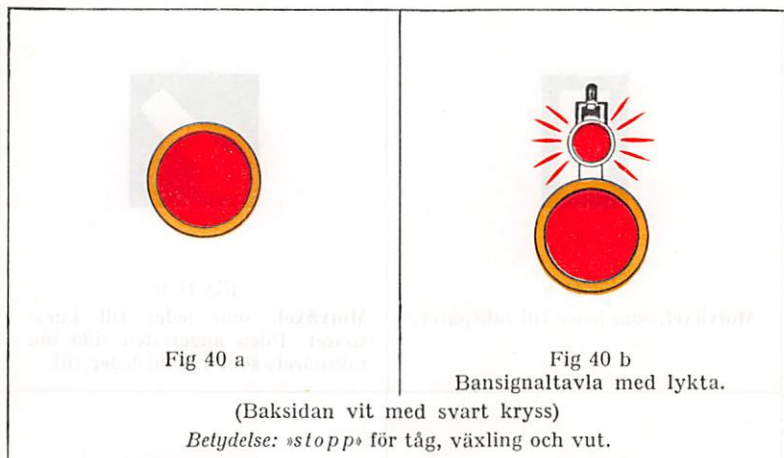
5. Bansignaltavla (dag- och nattsignal)

Bansignaltavla skall placeras till vänster om spåret. Bansignaltavla, som gäller för högerspår, skall dock placeras till höger om detta.

När nattsignal används, skall bansignaltavla på linjen och i vissa fall även på station försees med lykta, som visar rött fast eller rött blinkande sken.

På tavlan kan finnas ett svart tvärstreck, som lutar mot det spår, som signalen gäller för.

Anm. Vid stoppsignalering enl § 83 används bansignaltavla, som fastgörs på rälen och placeras inåt spåret. Sådan bansignaltavla får användas som nattsignal utan att försees med lykta med rött sken.



6. Knalldosa (dag- och nattsignal)

Knalldosor skall läggas ut på båda rälerne och med ett inbördes avstånd av ca 20 m.

Betydelse av explosion: »stopp» för tåg, växling och vut.

Anm. Knalldosa, som är äldre än 5 år, får ej användas.

7. Signalfackla (dag- och nattsignal)

Signalfackla, som visar rött sken, används som stoppsignal vid hinder på bredvidliggande tågspår på linjen (§ 83: 1 och § 85: 4).

Betydelse av rött sken: »stopp» för tåg, växling och vut.

Anm. Signalfackla, som är äldre än 5 år, får ej användas.

§ 10

Signalmärken

Uppehållsmärke, orienteringsmärke och lystringsmärke skall på linjen alltid och på station i regel placeras till vänster om tågspåret. Sådana märken, som gäller för högerspår, skall dock placeras till höger om detta.

1. Växellykta och växelskärm

Växellykta eller växelskärm sätts upp vid behov för att ange växelläge.

Anm. Växellykta skall vara tänd, när tåg, växling eller vut skall gå på det spår, som signalmärket gäller för, dock endast när nattsignaler används.

a) Vid enkel växel är signalbilderna följande:



Fig 41 a

Motväxel, som leder till rakspåret.



Fig 41 b

Motväxel, som leder till kurvspåret. Pilen anger den sida om rakspåret, som växeln leder till.



Fig 41 c

Medväxel, som leder från rakspåret.

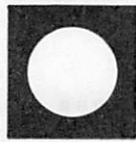


Fig 41 d

Medväxel, som leder från kurvspåret.

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

Vid växel i treskenigt spår används lyktor med två signalbilder. Den övre avser det breda spåret och den undre det smala.

b) Vid *dubbel korsningsväxel* anger pilarna i följande signalbilder, hur gång genom växeln är möjlig:



Fig 42 a



Fig 42 b



Fig 42 c



Fig 42 d

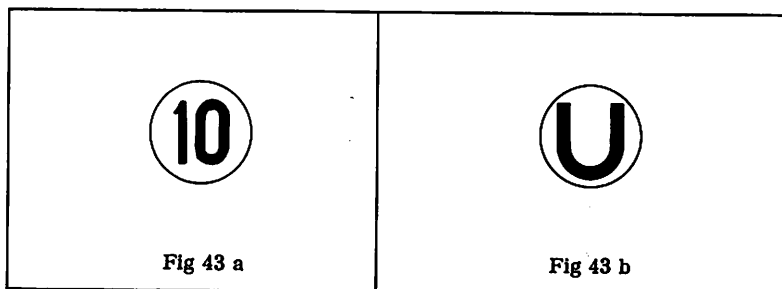
2. Uppehållsmärke = »U-märke»

U-märke sätts upp vid behov för att ange var personförande tåg, utom lokalgodståg, skall stanna på dpl, där tåget har trafikutbyte. U-märke gäller även för annat tåg, om detta angetts i tdt.

När endast ett U-märke finns, skall detta vara märkt med bokstaven »U». När flera U-märken finns, skall det sista vara märkt med bokstaven »U» och de övriga med siffror.

På märket kan finnas ett svart tvärstreck, som skall vara horisontellt, när märket gäller för det närmaste spåret på båda sidor, och eljest luta mot det spår, som märket gäller för.

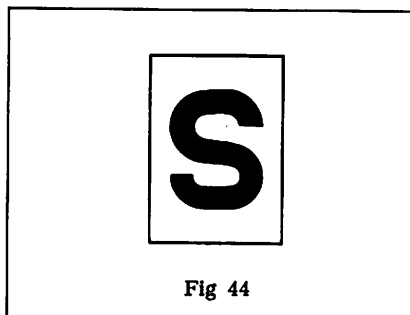
Finns flera märken, skall tåg stanna med främsta delen på plats, som framgår av antalet axlar i tåget — verksamt loks axlar dock ej inräknade — jämfört med talet på märkena.



3. Slutmärke

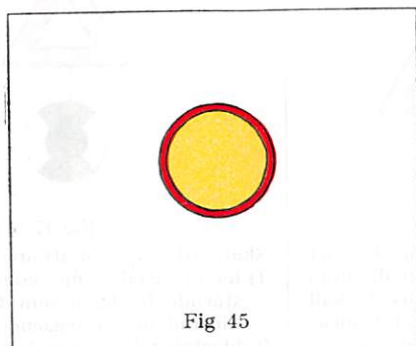
Slutmärke sätts upp vid behov för att ange infartstågvägens slutpunkt.

På märket kan finnas ett svart tvärstreck, som skall vara horisontellt, när märket gäller för det närmaste spåret på båda sidor, och eljest luta mot det spår, som märket gäller för.



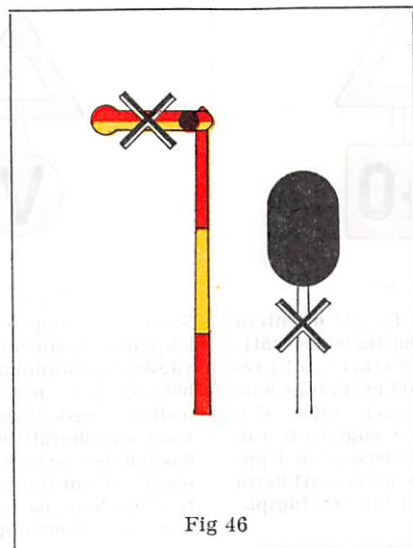
4. Påstigningsmärke

Påstigningsmärke används vid behov på dpl för att ange, att tåg med behovsuppehåll skall stanna.



5. Ogiltighetsmärke

Ogiltighetsmärke skall sättas upp på signalinrättning, som ännu ej tagits i bruk. Det skall sättas upp även på signalinrättning, som tagits ur bruk, om detta förhållande ej framgår av annan åtgärd.



6. Orienteringsmärke



Fig 47 a

Skall sättas upp för att orientera lokps om dpl utan huvudsignal. Märket skall i regel placeras på försignalavstånd framför dpl.



Fig 47 b

Skall sättas upp för att orientera lokps om

- 1) huvudsignal, som saknar såväl fristående försignal som försignal kombinerad med föregående huvudsignal,
- 2) blocksignal, som ej har fristående försignal,
- 3) infartsdvärgsignal.

Märket placeras på försignalavstånd framför signalen.
På station sätts dock märket upp endast i undantagsfall.



Fig 47 c

Skall sättas upp för att orientera lokps om vissa hastighetsnedsättningar enl § 28. Märket skall i regel placeras ca 900 m framför hastighetstavla. Märket anger den hastighet, som är medgiven fr o m den följande hastighetstavlan. Uppgift kan finnas på märket, att detta gäller endast visst tågslag, tågspår e d.



Fig 47 d

Skall sättas upp för att orientera lokps om vägkorsning med manuell vägskyddsanordning. Märke behövs dock ej, när beroende finns mellan vägskyddsanordning och vissa signalinrättningar, eller när hastigheten över vägkorsning är högst 40 km/tim. Märket skall i regel placeras på försignalavstånd framför vägkorsningen.

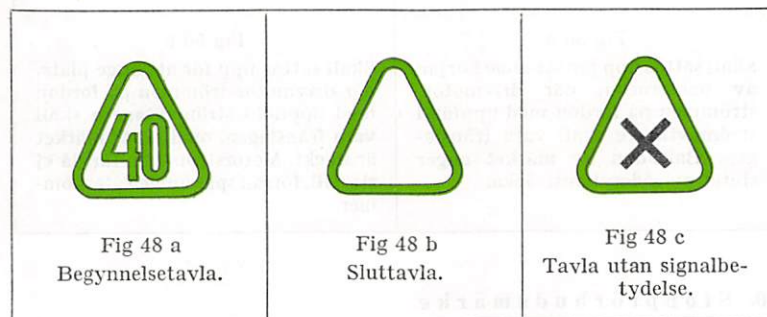
7. Hastighetstavla

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

På begynnelsestavla anges medgiven hastighet i km/tim. Sluttavla är blank. Tavla utan signalbetydelse betecknas med ett kryss.

Uppgift kan finnas på tavlan, att denna gäller endast visst tågslag, tågspår e d.

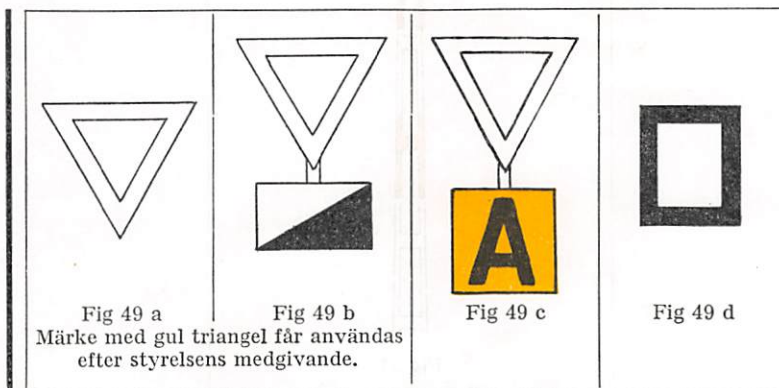
Begynnelsestavla skall placeras till vänster om spåret. Begynnelsestavla, som gäller för högerspår, skall dock placeras till höger om detta.



8. Lystringsmärke

Lystringsmärke skall sättas upp för att ange plats, där »tåg kommer» skall ges enl § 14: 1 b eller c.

Uppgift kan finnas på märket, att detta gäller endast visst tågslag.



9. Nedkopplingsmärke



Fig 50 a

Skall sättas upp för att ange början av bansträcka, där drivmotorströmmen på fordon med uppfälld strömavtagare skall vara fränslagen. Baksidan av märket anger slutet av sådan bansträcka.



Fig 50 b

Skall sättas upp för att ange plats, där drivmotorströmmen på fordon med uppfälld strömavtagare skall vara fränslagen, om ljuset i märket är släckt. Motorströmmen får då ej slås till, förrän spänningen återkommer.

10. Stoppförbudsmärke

Stoppförbudsmärke skall användas för att ange början och slutet av bansträcka, där fordon med uppfälld strömavtagare ej får stanna.



Fig 51

11. Skredvarningsmärke

Skredvarningsmärke skall sättas upp för att ange, att anordningar finns, som kopplar från kontaktledningen vid skred eller sättning i banvallen.

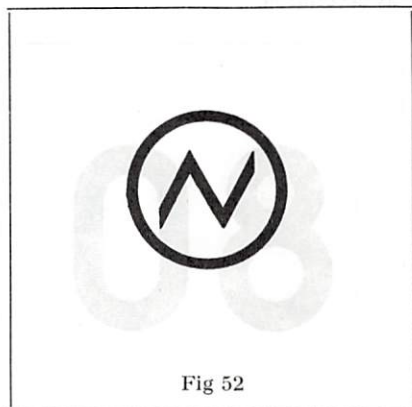


Fig 52

12. Märktavla



Fig 53 a

Skall sättas upp
1) på bansträcka utan automatisk linjeblockering: vid behov på huvudljussignal och dvärgsignal;
2) på bansträcka med automatisk linjeblockering: på huvudsignal, som ej är blocksignal, på infartsdvärgsignal och på dvärgsignal enl fig 5 e—f.



Fig 53 b

Skall sättas upp på blocksignal, som endast reglerar tågföljden.



Fig 53 c

Skall sättas upp på blocksignal, som både reglerar tågföljden och förreglar växel, rörlig bro e d.

13. Axeltavla

Axeltavla med talet 80 eller 100 kan finnas efter en hastighetsnedsättning. Den utmärker den plats där tåg med 80 (100) axlar har passerat nedsättningssträckan. Ddc beslutar i samråd med bdc om uppsättning av axeltavla.

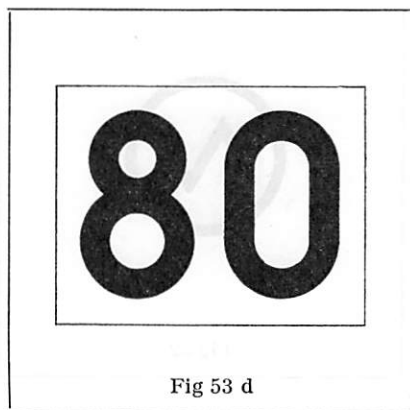


Fig 53 d

§ 11

Ordergivning om signalmedel

Under-
rättelser

1. När signalmedel, som nämns i denna paragraf, skall tagas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, skall bdc — om möjligt minst sju dygn i förväg — mot kvitto underrätta ddc om tidpunkten härför.

Ddc skall mot kvitto underrätta berörda stationer och lokstationer och därvid ange den dag, då order enl B eller C i mom 2 senast skall vara anslagen på tps ordertavla. Kan ordern ej vara anslagen denna dag, skall stc (lstc) underrätta ddc.

Order till
tps

2. Tps skall ges order enl följande tabell, där beteckningarna betyder:

A: Lokps på tåg ges order (S11) fr o m den tidpunkt, då signalmedel tagits i bruk (ur bruk), tills uppgiften tagits in i linjebeskrivningen och — i förekommande fall — i tdtboken del B.

B: Order skall anslås på lokps ordertavla. Kan detta ej göras minst sex dygn i förväg, skall lokps på tåg dessutom ges order (S11) i tre dygn, räknat fr o m den tidpunkt, då signalmedlet tagits i bruk (ur bruk, flyttats, ändrats).

C: Särskild tbfh ges order på samma sätt som enl B ovan.

Signalmedel	Taget i bruk eller ur bruk	Flyttat el- ler ändrat
Huvudsignal.....	A	B
Försignal.....	B	B
Dvärgsignal, som är blocksignal.....	A	B
" , som är infartsdvärgsignal.....	A	B
" enl fig 5 e eller f, som gäller för utfart men ej är uppställd invid utfartssignal.....	A	B
A-signal, som manövreras av tbfh.....	B, C	B, C
" , övriga.....	B	B
•Klart för avgångs-signal.....	B ¹⁾ , C	B ¹⁾ , C
Påstigningsmärke.....	B	B
Nedkopplingsmärke ²⁾		
Anordning för skredvarning.....		

¹⁾ Gäller endast förare av motorvagnståg utan särskild tbfh.

²⁾ Order om nedkopplingsmärke ges dock ej, om den plats, där märket kan sättas upp, är angiven i linjebeskrivningen.

SIGNALMEDEL OCH SIGNALER PÅ TÅGFORDON OCH SMÅFORDON

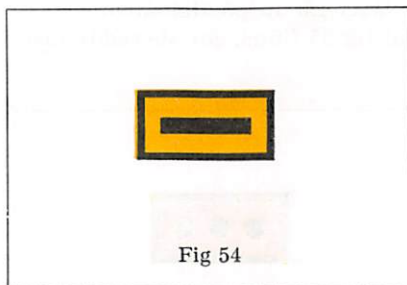
§ 14

Ljudsignaler

1. »T å g k o m m e r», ——— , ges, förutom i de fall som särskilt anges i såo:

a) när tåg nalkas infartssignal eller infartsdvärgsignal, om signalen visar »stopp» eller felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild, eller om signalbild uteblir.

Om märke enl fig 54 finns, ges »tåg kommer» med början mitt för märket.



Anm 1. Signalen skall ej ges framför station, varifrån tåg skall gå in på bansträcka med automatisk linjeblockering i bruk, och ej heller framför de stationer, där ddc medgett undantag.

b) när tåg eller vut befinner sig omedelbart framför triangelformigt lystringsmärke (fig 49 a, b eller c). Avser märket vägkorsning, ges »tåg kommer» även vid en punkt ungefär mitt emellan märket och vägkorsningen, och är sikten otillfredsställande ges »tåg kommer» upprepade gånger, tills den vägkorsning, som märket avser, uppnåtts;

Anm 2. Framför triangelformigt lystringsmärke med vit-svart tavla (fig 49 b) ges tåg »kommer» dock endast kl. 6.00—22.00.

c) när tåg eller vut befinner sig omedelbart framför rektangelformigt lystringsmärke (fig 49 d), dock endast när sikten är otillfredsställande. Härvid ges »tåg kommer» upprepade gånger, tills den vägkorsning, som märket avser, uppnåtts;

d) när tåg befinner sig omedelbart framför orienteringsmärke för vägförskning (fig 47 d), dock endast när signal från V-försignal eller V-signal ej kan ses. Härvid ges »tåg kommer» upprepade gånger;

e) när lokps på fordon, som är i rörelse, ser att någon person finns i spåret eller i farlig närhet därav, eller att vägförskning nalkas vägförskning utan att synas stanna;

f) för att underrätta personal, när rörelse, som måst upphöra på grund av att kontaktledningen blivit spänningslös, åter kan fortsätta.

2. »B e r e d d», ●●●, ges, förutom i de fall som särskilt anges i sao: när tåg nalkas infartssignal eller infartsdvärgsignal, om denna efter »tåg kommer» behålls till »stopp» eller återställs från felaktig signalbild till »stopp».

»Beredd» innebär, att föraren är beredd på *såväl hinder som spårändring*, när tåget går in på stationen.

Om märke enl fig 55 finns, ges »beredd» med början mitt för märket.

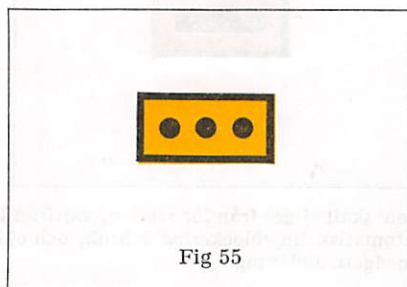


Fig 55

3. »H a r m ö t a n d e t å g k o m m i t i n», ●●, ges, när förare på tåg begär besked från tkl. om mötande tåg eller B-fordon kommit in.

4. »F a r a», ●●●●●● (upprepade korta), ges:

a) när nödbromsning behövs;

b) när tåg, som skall göra uppehåll på bevakad station, ej kunnat stanna med främsta delen senast vid infartstågvägens slutpunkt;

c) när hjälp genast behövs på grund av missöde.

5. »Giv akt», •, ges, förutom i de fall som särskilt anges i såo:
a) när tåg skall sättas i gång, om signal behövs för att varna personer;

b) för att besvara signal, som ej kan eller skall lydas genast (om »kontaktledningen spänningslös» ej skall ges enl mom 8);

c) som svar på »avgång», när tåg får passera station.

Anm. I mörker kan »avgång» besvaras genom att hel- eller halvljuset i de nedre lyktorna på tågs främsta fordon två gånger ändras till halv- resp hel-ljus och åter.

6. »Lägg om växeln», • —, ges:

a) när växel begärs omlagd;

b) när ett tågs främsta del stannat senast vid infaristågvägens slutpunkt och bokstaven »s» angetts i tdt.

7. »Undersök bromsarna», — — —, ges:

a) när tåg stoppats genom bromsning, som ej gjorts av föraren eller på signal från honom;

b) när förare av annan anledning vill tillkalla personal för undersökning av bromsarna.

8. »Kontaktledningen spänningslös», — • •, ges:

a) för att besvara signal, som ej kan lydas genast, därför att kontaktledningen blivit spänningslös;

b) för att underrätta personal, att rörelse måste upphöra, därför att kontaktledningen blivit spänningslös.

9. »Bromsa», — • —, ges, när handbromsning behövs.

10. »Lossa bromsarna», — •, ges:

a) när handbromsning skall upphöra;

b) när tåg eller vut med bemannad handbroms skall sättas i gång.

11. När koppellok eller pålok används, ges från det främsta loket:

a) när hastigheten skall minska: »giv akt» (eller signal med ena armen sträckt uppåt);

b) när hastigheten skall öka: »lossa bromsarna» (eller signal med ena armen sträckt vågrätt utåt).

12. När tåg med pålok skall sättas i gång, ges från det främsta loket »lossa bromsarna».

§ 15

Signaler framåt och bakåt på tåg

På tåg skall följande signaler visas:

a) *Dagsignal:*

på det främsta fordonet: vitt fast sken framåt enl fig 56 eller 57;

på det sista fordonet: på vardera långsidan en slutsignal, bestående av slutsignalskärm (fig 58) eller slutsignallykta, släckt i tåg utan fasta slutsignallykter (fig 59) och tänd i tåg med fasta sådana (fig 60).

Anm 1. På tåg, som består av endast ett eller flera lok, skall slutsignal ej finnas.

b) *Nattsignal:*

på det främsta fordonet: vitt fast sken framåt enl fig 56 eller 57;

på det sista fordonet: på vardera långsidan en slutsignal, bestående av tänd slutsignallykta enl fig 59 eller 60.

Anm 2. Undantagsvis får slutsignallyktan på ena sidan ersättas med slutsignalskärm (fig 58).

Anm 3. På tåg, som består av endast ett eller flera lok, skall i stället för slutsignal finnas rött sken bakåt enl fig 61.

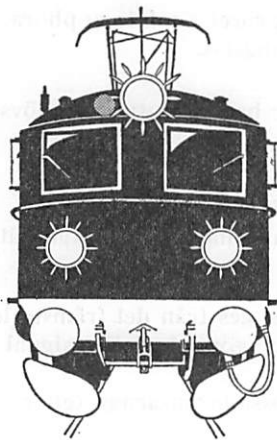


Fig 56

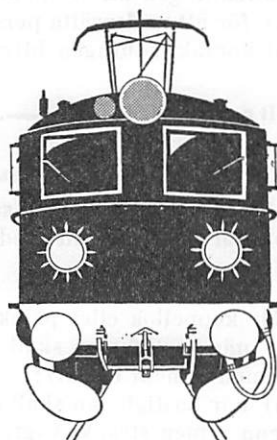


Fig 57

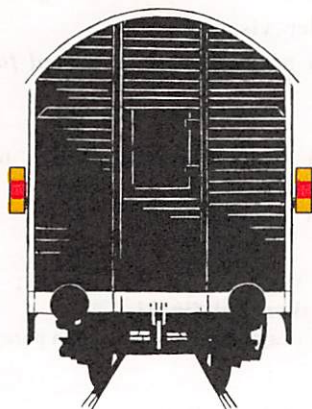


Fig 58

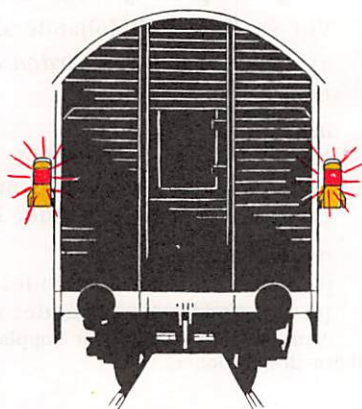


Fig 59

Skenen är fasta eller blinkande, röda bakåt och vita framåt.

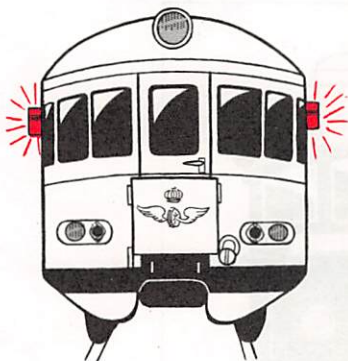


Fig 60

På rälsbusståg är skenen fasta och på övriga motorvagnståg blinkande.

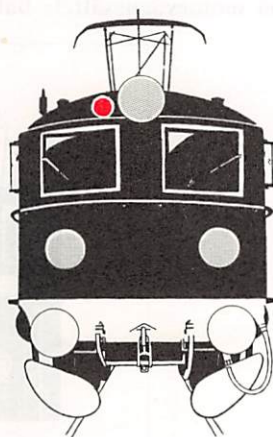


Fig 61

Anm. På lok, som saknar övre lykta för rött sken, visas i stället ett vitt fast och ett rött fast sken i de undre lyktorna.

§ 16

Signaler på dragfordons fram- och bakände vid växling

Vid växling skall följande signaler visas:

a) *På verksamt dragfordon utom på motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor:*

dagsignal:

på dragfordonets framände: två framändeskärmar (fig 62);
undantag: ånglok (skorstenen markerar framänden);

på dragfordonets bakände: ingen signal;

nattsignal:

på dragfordonets framände: vitt sken enl fig 56 eller 57;

på dragfordonets bakände: rött sken enl fig 61.

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

b) *På motorvagnssätt med fasta slutsignallyktor:*

dagsignal:

på motorvagnssättets framände: ingen signal;

på motorvagnssättets bakände: tända slutsignallyktor (fig 60);

nattsignal:

på motorvagnssättets framände: vitt sken enl fig 56 eller 57;

på motorvagnssättets bakände: tända slutsignallyktor (fig 60).

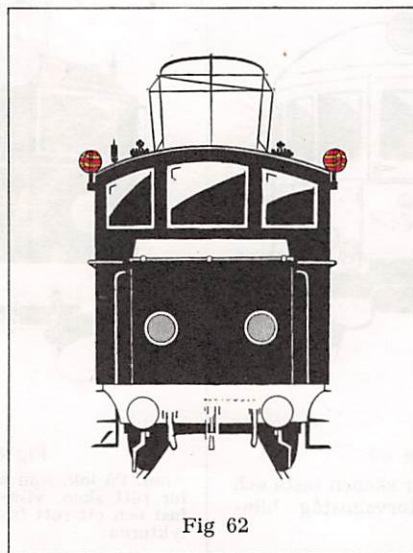


Fig 62

§ 17

Signaler framåt och bakåt på vut och småfordon

På vut och småfordon i rörelse skall följande signaler visas:

a) *Dagsignal*

framåt: vitt sken (gäller endast dragfordon i vut samt motor-drivna A- och B-fordon, försedda med fasta strålkastare)

bakåt: ingen signal

b) *Nattsignal*

framåt: vitt sken

bakåt: rött sken

Nattsignalerna visas även när vut (småfordon) står stilla på tågspår.

Anm. När C-fordon står stilla på spår, får reflekterande material användas i stället för sken.

§ 18—19. (Reservnummer)

