

Säkerhetsordning

(Säo)

vid

Statens järnvägar

fastställd av

Kungl. Järnvägsstyrelsen

den 12 juni 1929

att gälla från och med den 1 oktober 1929

Att Observera:

De bestämmelser, som gälla endast å dubbelspår eller å bansträcka med linjeblockering, äro utmärkta med två smala parallella streck i den yttre marginalen.

De bestämmelser, som gälla endast för den elektriska driften, äro utmärkta med ett streck i yttre marginalen och bokstaven E.

I sak ändrade eller nytillkomna bestämmelser äro utmärkta med ett streck i den inre marginalen.

Inledning i transitöringsst - 413/29.

25/8 1928 Ti. P. Sk. 1a
ans. 6203 u. m.

Dagl. tillsyn av semaforlyktors
ö anteckning i övrl.-journalen
0756 557/30

Framförande av 2 23. Dy Skr 15833
264 5170.

Plac. sidsj i tåg samt föregås av
minst 7 sty 2-ax. vagnar med. accl-
tryck höjsh lika med det för vagnen
2 23 i resp linje största tillåtna
Lutjen 9-11
broarna ätan vid Julo, Rönne⁷
Karlsgården = 20 km.

Utlåning av huvudnyckel till signal-
reparator i och för revision o murrhall
av kontrollis anläggning subid mom 13,
andra stycket i tillägg B till Säs.
Sty skn. 2/6 32 J67 15.41. Ji 278 A/
32.

Paragrafregister.

	Sid.
Kunskapsfordringar	7
Begreppsbestämningar	11

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1. Signaler, som få användas	21
§ 2. Tillsyn å signalmedel	21
§ 3. Omsorg vid signals givande	21
§ 4. Signals åttlydnad	22
§ 5. Dags signaler och natts signaler	22

Kap. II. Signaler å banan.

§ 6. Signalmedel	22
§ 7. Personalens underrättande om fast signalinrättnings och signalmärkes uppsättande etc.	30
§ 8. Stoppsignal	30
§ 9. Varsamhetssignal	32
§ 10. Körsignal	34
§ 11. Avgångssignal	35
§ 12. Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med motordressin, småfordon eller tralla	37
§ 13. Signalerna klart för avgång och klart	43
§ 14. Signaler vid provning av genomgående broms	44
§ 15. Signalmärkens användning	45
§ 16. Signallyktor vid växlar, spårspärrar, stoppbockar m. fl. ställen	48

Kap. III. Signaler å järnvägsfordon, större motordressin, småfordon och tralla.

§ 17. Signalredskap å tåg	51
§ 18. Signaler med vissla och ringklocka å lok	51
§ 19. Signaler å fordon	54

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20.	Order och åtgärder, som innebära avvikelser från Säkerhetsordningen	59
§ 21.	Telefonmeddelande	59
§ 22.	Ur och tidtabellsbok	60

Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning och rörelser med mindre fordon.

§ 23.	Banans skick och besiktning	60
§ 24.	Sidospår å linjen	60
§ 25.	Upplag av lösa föremål	60
§ 26.	Vägövergång i banans plan	61
§ 27.	Fara å linjen, så att tåg ej får framgå	61
§ 28.	Linjen befinnes vara i försvagat skick	64
§ 29.	Bandisposition	65
§ 30.	På förhand planerade underhålls- eller byggnadsarbeten å linjen	68
§ 31.	Spår å station i olag eller arbete å station..	71
§ 32.	Vagnuttagning	72
§ 33.	Användning av småfordon och tralla	76
§ 34.	Användning av motordressin	77

Kap. III. Anordnande och inställande av tåg. Anordnande av påskjutning.

§ 35.	Tidtabellsbok. Tillfällig tjänstetidtabell	80
§ 36.	Order om extratågs gång	82
§ 37.	Anordnande av påskjutning	84

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38.	Besiktning av rullande materiel	85
§ 39.	Olika slags bromsar. Tågens indelning ur bromssynpunkt. Tågs storlek vid olika hastigheter	86
§ 40.	Erforderlig bromskraft i tåg	88
§ 41.	Antalet lok i tåg och deras plats	94
§ 42.	Skyddsrum för resande i förhållande till lok	96
§ 43.	Tågsammansättning i övrigt	97

Kap. V. Tågs expedierande och framförande.

§ 44.	Driftplats bevakande	102
§ 45.	Daglig inspektion	103

	Sid.
§ 46. Säkerhetstjänstens handhavande i allmänhet	103
§ 47. Stationsur	106
§ 48. Belysning å personplattform	106
§ 49. Order till tåg	106
§ 50. Bestämmande av tågspår	107.
§ 51. Huvudsignals manövrering	108
§ 52. Åtgärder då kör- eller stoppsignal på grund av huvudsignals beskaffenhet ej kan visas. Bristfällighet å försignal	111
§ 53. Tändning av signallyktor	113
§ 54. Växlar läge och tågvägs iordningställande	114
§ 55. Tågvägsinspektion	115
§ 56. Tågs skyddande mot växlingsrörelser	120
§ 57. Tågs samtidiga in- eller utfart vid station	122
§ 58. Avspärrning eller bevakning av spår, över vilket den resande allmänheten måste pas- sera	123
§ 59. Tåganmälan	123
§ 60. Tillfälligt inträdande tåganmälningskyldig- het	128
§ 61. Hinderanmälan	128
§ 62. Tågtidjournal	130
§ 63. Tågs bemanning. Befäl å tåg	130
§ 64. Loks och motorvagns bemanning	130
§ 65. Rätt att taga plats å lok eller i motorvagns maskinrum	131
§ 66. Tågs iordningställande	131
§ 67. Tågs avgång	133
§ 68. Tågs gång å linjen	137
§ 69. Tågs hastighet	139
§ 70. Loks hastighet i växlingstjänst	142
§ 71. Bromsning	143
§ 72. Tågs ankomst till driftplats	143
§ 73. Förarens varskoende om försiktighet vid tågs införande å driftplats	148
§ 74. Hinder för genomfartstågs och tågs med be- hovsuppehåll avgång	149
 Kap. VI. Tågförseining och ändring av tågs ordnings- följd. Enkelspårsdrift å dubbelspår.	
§ 75. Tågförseining. Olika sätt för ändring av tågs ordningsföljd	150
§ 76. Ändrad tjänstetidtabell	151
§ 77. Ändring av möte genom enstaka order	153

	Sid.
§ 78. Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order	157
§ 79. Tågledarens ingripande vid nytillkommet möte	158
§ 80. Benämning av tåg och stationer i meddelanden om ändrad ordningsföljd. Undertecknande av svar i dylika fall	158
§ 81. Enkelspårsdrift & dubbelspår	158

Kap. VII. Banpersonalens underrättande.

§ 82. Banpersonalens underrättande ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften	161
--	-----

Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud till dylika händelser.

§ 83. Tåg, som nödgas stanna å linjen och ej kan utan dröjsmål fortsätta	167
§ 84. Vagnar, kvarlämnade av tåg, som stannat på linjen eller som gått loss å linjen från tåg	170
§ 85. Urspårning av tåg eller annan olyckshändelse	172

C. Undantagsbestämmelser.

Kap. I. Bestämmelser angående tågs framförande över obebakade driftplatser.

§ 86. Bestämmelsernas tillämplighet. Begreppsbestämningar	175
§ 87. Befogenhet att bestämma ang. driftplatsbevakning. Besiktning	175
§ 88. Befogenhet att bestämma ang. tågrörelsen	176
§ 89. Fordons avställande. Växlars och spårspärrars förregling eller låsning	177
§ 90. Kontrollåsnycklars och reservnycklars förvarande	178
§ 91. Hastighet	179
§ 92. Åtgärder då körsignal ej visas	180
§ 93. Huvudnyckels utlämnande	181
§ 94. Åtgärder innan bevakning upphör	182
§ 95. Utväxling av tågfrågor. Åtgärder då anmälan »Fri genomfart» saknas	185
§ 96. Bevaknings återupptagande	186

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.	
§ 97. Trafik å bispår	187
Kap. III. Föreskrifter angående tågloks bemanning med enbart förare.	
§ 98. Tågloks bemanning med enbart förare	189
Kap. IV. Föreskrifter angående tågs framförande utan konduktörspersonal.	
§ 99. Tåg utan konduktörspersonal	190
Kap. V. Bestämmelser innefattande ändringar i Säkerhetsordningen att komma till användning dels vid tillämpning av militärtidtabell dels eljest när styrelsen härom utfärdat särskild föreskrift.	
§ 100. Ändring av Säkerhetsordningen vid tillämpning av militärtidtabell	192

UPPGIFT

Å de delar av Säkerhetsordningen, i vilka godkända insikter erfordras för nedan angivna tjänstegrenar inom ban-, maskin- och trafikavdelningarna.

Beträffande vissa föreskrifter med begränsad giltighet t. ex. om dubbelspår, ljussignaler, elektrisk drift m. m., gäller, att skyldighet att innehava godkända kunskaper om desamma föreligger endast, när placementsort eller tjänstgöring gör detta behöfligt.

En del paragrafer eller moment äro så avfattade, att i desamma angivas åligganden för flera olika befäls personer eller personalgrupper. Av praktiska skäl har vid angivandet av kunskapsfordringarna en fullständig detaljuppdelning av innehållet i dessa paragrafer resp. moment ej kunnat göras. Av sammanhanget torde emellertid framgå, vad vederbörande på grund av sin tjänst är oavvisligen skyldig att kunna; fullständig kännedom om det övriga erfordras ej.

Var och en är skyldig att av begreppsbestämningarna inhämta kännedom om innebörden av de begrepp, som förekomma i de delar av Säkerhetsordningen, vari han skall äga godkända kunskaper.

I. Banavdelningen.

Banmästar- och banförmanstjänst:

§§ 1—41, 43—45, 48, 51—54, 55,* 56, 63, 65—69, 81—85, 86—94,* 96,* 97 (i förekommande fall) 99.*

Banvaktstjänst:

§§ 1—35 mom. 1—3, 52, 53, 54 mom. 2, 81—85, 86,* 88—90,* 93—94,* 96.*

Brovaktstjänst:

§§ 1—35 mom. 1—3, 52, 53, 81—85.

Vägvaktstjänst:

§§ 1—5, 8,** 9, 20—22, 26—28, 35 mom. 3, 53 mom. 4, 82, 84, 85 mom. 1—4.

Platsvaktstjänst vid**a) lastplats eller signalplats:**

§§ 1—25, 27—30, 32—35 mom. 1—3, 38 mom. 3, 43—45, 46 mom. 1 och 5, 49, 51—53, 54 mom. 2, 55,* 56 mom. 4 och 7, 65, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72, 73, 82—85, 86,* 88—90,* 94,* 96.*

b) hållplats:

§§ 1—5, 6 avd. III, 8,** 9, 11, 13, 20, 21, 35 mom. 1—3, 46 mom. 5, 48, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72 mom. 4 och 10, 84 mom. 2 och 3, 85.

Ledningstjänst vid elektrisk drift:

§§ 1—23, 25—35 mom. 1—3, 38, 39,* 40,* 43 mom. 1—5, 44, 52, 53, 63—65, 66 mom. 4, 67—69, 72, 73, 81, 82,* 83—86, 89—96.

Signalreparatörs- och förreglingsvaktstjänst:

§§ 1—35 mom. 1—3, 46 mom. 1, 51, 52, 54, 55 mom. 2—4, 69 mom. 3, 82, 85—87, 89, 90, 93, 94, 96.

Telegrafreparatörs- och telegrafvaktstjänst:

§§ 1—35 mom. 1—3, 46 mom. 1, 82, 85—87, 94, 96.

* I de delar, som med hänsyn till vederbörandes tjänstgöring erfordras och som av vederbörande förhårförättare närmare angivas.

** I de delar, som röra signal given med signalredskap.

II. Maskinavdelningen.

Lokpersonal i linjetjänst:

§§ 1—41, 43—44, 46 mom. 5, 49, 50, 51 mom. 1, 2 och 7, 52, 53, 55 mom. 6, anm. 3, 56 mom. 1—4, 57, 59 mom. 2, 60, 63—82, mom. 2 (tabellen) anm. 1 och 2, 83—88, 89 mom. 1 och 6, 91, 92, 96—99.

Lokeldare i växlingstjänst:

§§ 1—20, 22, 25, 26, 31, 35 mom. 1—3, 37, 56 mom. 1—4, 64, 65, 70, 85 mom. 1, 2 och 4, 97.

Vagnskötar- och ångfinkeldartjänst:

§§ 1—6, 8—15, 17—20, 22, 25, 27, 28, 31, 35 mom. 1—3, 38—40, 42, 43, 63, 65, 66 mom. 1, 2 och 4, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 68 mom. 2, 4 och 5, 71, 72 mom. 1—10, 83—85.

Vagnstjänst å bangård:

§§ 1—6, 8—15, 18 mom. 2, 6, 7 och 11, 19, 20, 22, 25, 31, 38—40, 43, 53 mom. 4, 65, 85.

Driftverkstads-, stall-, bränsleutlämnings- eller pumpartjänst (verkstadsförman, förste reparatör, stallförman, reparatör, maskin- och pannskötare, vagn- och stallkarl):

§§ 1—6, 8, 10, 12—14, 18 mom. 2, 6, 7 och 11, 19, 20, 25, 31, 38, 53 mom. 4, 65, 85.

III. Trafikavdelningen.

Stationsföreståndar- och tågklarertjänst:

§§ 1—54, 55,* 56—85, 86—96,* 97 (i förekommande fall), 98 (i förekommande fall), 99 (i förekommande fall).

Stationsvaktstjänst:

§§ 1—22, 25, 27—33, 34 mom. 8 och 9, 35—38 mom. 3, 44, 46—54, 55,* 56 mom. 4, 5 och 7, 58, 65, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72—74, 76, 82—85, 86* 88—91,* 93,* 94,* 96,* 98,* 99 (i förekommande fall).

* I de delar, som med hänsyn till vederbörandes tjänstgöring erfordras och som av vederbörande förhårförrättare närmare angivas.

Platsvaktstjänst vid:**a) blockpost:**

§§ 1—13, 17—22, 27—30, 32, 33 mom. 2, 35 mom. 1—3, 37, 44, 45, 46 mom. 1, 4 och 5, 49, 51—53, 59—62, 67 mom. 1—5 och 8—9, 72, 81 mom. 1—5, 82—85, 86,* 88—96,* 99 (i förekommande fall).

b) lastplats eller signalplats:

§§ 1—25, 27—30, 32, 35 mom. 1—3, 38 mom. 3, 43—45, 46 mom. 1, 3 och 5, 49, 51—53, 54 mom. 2, 55,* 56 mom. 4 och 7, 65, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72, 73, 82—85, 86,* 88—91,* 94,* 96,* 99 (i förekommande fall).

c) hållplats:

§§ 1—5, 6 avd. III, 8,* 9, 11, 13, 15 mom. 4, 20, 21, 35 mom. 1—3, 46 mom. 5, 48, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72 mom. 4, 6, 9 och 10, 84 mom. 2 och 3, 85.

Konduktörstjänst:

§§ 1—22, 27—32, 35—43, 46 mom. 5, 49, 55 mom. 6 anm. 3, 56—57, 60, 63, 65—72, 75—77, 79, 81, 82 (tabellen), 83—86, 88—94, 95 mom. 5, 98, 99.

Ställverks- och signaltjänst:

§§ 1—22, 27—33, 35 mom. 3, 37, 46 mom. 1—5, 51—54, 55,* 56—58, 61 mom. 5, 65, 67 mom. 2 och 4—8, 69 mom. 3, 72 mom. 1—10, 73, 74, 85.

Växlingstjänst:

§§ 1—22, 25, 31—32, 35 mom. 3, 38—43, 53 mom. 3—4, 54, 55,* 56—58, 63, 65, 67 mom. 2 och 4, 70, 85, 99.*

Bromsartjänst:

§§ 1—22, 27, 35 mom. 3, 40 mom. 3, 10 och 11, 43 mom. 1—2 och 4—5, 63, 65, 66 mom. 4, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 68, 71, 72 mom. 1—10, 83—85.

* I de delar, som med hänsyn till vederbörandes tjänstgöring erfordras och som av vederbörande förhållare närmare angivas.

Begreppsbestämningar.

Arbete av klass A = på förhand planerat arbete å linjen, som kan medföra hinder för tågs framförande förbi arbetsplatsen, ävensom på förhand planerat arbete i tunnel eller snögalleri, för vilket större arbetsstyrka behöver användas eller tunga transporter verkställas.

Arbete av klass B = på förhand planerat arbete å linjen, som nödvändiggör minskning av den för bansträckan tillåtna tågshastigheten och som ej är att hänföra till arbete av klass A.

Banan = banvallen med ballast, sliprar och räler, broar, tunnlar och andra konstbyggnader ävensom kontaktledningar, matar- och förbiledningar, återledningar, kompensationsledningar samt belysningsledningar å kontaktledningsstolpar med till alla dessa ledningar hörande stolpar, bryggor, utliggare och tillbehör. E

Bandisposition = anordning, varigenom en viss bansträcka eller visst huvudspår därå avstänges från tågrörelse och ställes till förfogande för vagnuttagning eller arbete å banan.

Banpersonal = personal, som, utan att tjänstgöra å tåg, på grund av sin tjänst måste uppehålla sig å linjen.

Bansträcka = sträckan mellan tvenne angivna punkter å banan.

Anm. Bansträcka kan således utgöra såväl linje som spår å station.

Behovsuppehåll = tåguppehåll enligt tjänstetidtabell endast vid behov (a, p, X).

Bevakad station: se station.

Bispår = spår mellan två stationer, vilket trafikeras enligt särskilda bestämmelser (se § 97).

Biträde = eldare å ånglok och biträde å annat lok.

Blockpost = med huvudsignal utrustad plats å linjen, som användes för att genom tåganmälan eller motsvarande linjeblockeringsåtgärder trygga flera tågs samtidiga rörelse i samma riktning på samma huvudspår mellan tvenne intill varandra belägna tåg-anmälningsstationer.

Bromskraft = *bromston* = den kraft i ton, varmed bromsblocken hos ett fordon vid bromsning beräknas bliva pressade mot hjulen.

Bromstal för visst tåg = det tal, som anger den erforderliga bromskraften per 100 tons vagnvikt.

Driftplats = gemensam beteckning för station, blockpost, lastplats, hållplats och signalplats.

Dubbelspår = bansträcka, där dubbelspårsdrift normalt är anordnad.

Dubbelspårsdrift = tågrörelse å två huvudspår, av vilka det ena användes för tåg i ena riktningen och det andra för tåg i andra riktningen.

Enkelspårsdrift = tågrörelse i båda riktningarna på samma huvudspår, när endast ett sådant finnes.

Enkelspårsdrift å dubbelspår = tågrörelse å dubbelspår, då ena huvudspåret måste användas för tåg i båda riktningarna.

Fast postställe = ställe å linjen, som utan att vara driftplats eller vägövergång måste vara bevakat av banpersonal, när tåg passerar.

Fast uppehåll = tåguppehåll, som enligt tjänstetidtabellen alltid skall göras (minutuppehåll, ○, (a), (p), ⊗, samt a eller p i förbindelse med i minuter angivet uppehåll).

Anm. Jfr dock § 74, mom. 1, anm. 2.

Förare = förare å lok.

Förreglingsbar växel eller spårspärr = växel eller spårspärr, som står i sådant beroende av huvudsignal, att växeln eller spårspärren måste vara rätt lagd för att körsignal skall kunna givas, och icke kan omläggas, förrän huvudsignalen ställts till stopp.

Anm. Förreglingsbar växel eller spårspärr blir förreglad, då med densamma förbunden huvudsignal ställs till kör. Förreglingen av växeln eller spårspärren upphör genom upphävande av tågvägsförreglingen (tågvägs-spärr, tågvägslås eller elektrisk tågvägsförregling) eller, där tågvägsförregling saknas, genom signalens återställande till stopp.

Huvudspår = för tågrörelse avsedda spår å linjen (undantag, se bispår).

Anm. Nedspåret = det huvudspår å dubbelspår, som normalt är avsett att användas för S. J. tåg med udda nummer.

Uppspåret = det huvudspår å dubbelspår, som normalt är avsett att användas för S. J. tåg med jämna nummer.

Hållplats = å linjen belägen, för trafikutbyte avsedd plats utan sidospår och huvudsignal.

Högerspår = huvudspår å dubbelspår, när det befares med fordon i motsatt riktning mot den normalt avsedda.

Infartstågvägs slutpunkt: se tågväg, infartstågväg.

Järnvägsfordon = fordon med stöt- och draginrättning.

Anm. Om ej annat uttryckligen säges, avses med »fordon» järnvägsfordon.

Konduktörspersonal = tågmästare, konduktör ävensom annan tjänsteman, som tjänstgör såsom tågbefälhavare, biljettgranskare eller godsvårdare.

Anm. När förare tjänstgör såsom tågbefälhavare, anses han fortfarande tillhöra lokpersonalen.

Lastplats = å linjen belägen, för trafikutbyte avsedd plats med sidospår.

Linjeblockeringsåtgärd = förregling av utfartslinjeblockfält (anmälan) eller av infartslinjeblockfält (återgivande).

Anm. Å automatiska blockposter utföras blockeringsåtgärder genom tågens inverkan.

Linjen = den del av banan, som ligger utanför de bevakade stationernas gränser.

Lok = järnvägsfordon (undantagandes lokomotor), försett med mekanisk eller elektrisk anordning för fordonets framdrivande.

Lokpersonal = förare och biträde.

Lutningsförhållande (stigningsförhållande) å viss bansträcka = den största höjd-

skillnad i meter, som förefinnes mellan två punkter på 1000 meters avstånd från varandra å bansträckan.

Normalläge för växel eller spårspärr = visst, på förhand bestämt läge, som växeln eller spårspärren i regel skall intaga.

Anm. Det motsatta läget benämnes växels eller spårspärrens omlagda läge.

Obevakad station: se station.

Ordergivningsstation = av trafikinspektören utsedd station med åliggande att till personal å tåg å viss bansträcka delgiva order om möten med anordnade extratåg eller andra order, som beröra trafiksäkerheten.

Platsvakt = tjänsteman, som på eget ansvar handhar göromålen med tågens expedierande å annan driftplats än station.

Resande = alla personer, som färdas å tåg, med undantag för tjänstgörande järnvägs-, post-, fångvårds- och tullpersonal, fångar i fångvagn och personer, som i egenskap av vårdare för djur, gods eller fordon färdas å tåg.

Sidospår = 1) å station: annat spår än tågspår;

2) å linjen: annat spår än huvudspår eller bispår.

Signalplats = å linjen belägen, med huvudsignal försedd plats, som icke är blockpost eller lastplats (Exempel: rörlig bro å linjen med huvudsignal).

Skyddsväxel = växel, som kan intaga sådant avvisande läge, att fordon härigenom förhindras att från anslutande eller korsande spår komma in i tågväg, huvudspår eller bispår.

Slutväxel: se tågväg, infartstågväg.

Småfordon = handdressin, mindre motordressin eller annat mindre fordon, utan stöt- och draginrättning, av den beskaffenhet, att det jämte last hastigt kan av en man undanföras från spår.

Anm. Småfordon hänföras i vissa fall till tralla.

Station = plats med spår för tågmöte eller tågförbigång, eller plats, där eljest ändring av tågs ordningsföljd kan äga rum.

Med hänsyn till *bevakningen* indelas stationerna i:

bevakad station = station där tågklarare eller stationsvakt finnes i tjänstgöring,

obevakad station = station, där tågklarare eller stationsvakt icke finnes i tjänstgöring vid tågrörelse.

En bevakad station benämnes *enmansstation*, då endast tågklarare eller stationsvakt finnes i tjänstgöring.

Anm. Om ej annat uttryckligen säges, avses med »station» bevakad station.

Stationsföreståndare = ordinarie eller tillförordnad föreståndare för station.

Stationsgräns = punkt å banan mitt för stations infartssignal eller, om signalen är uppställd innanför yttersta växeln, omedelbart utanför denna växel.

Stationssträcka = bansträckan mellan två intill varandra liggande bevakade stationer.

Stationsvakt = tjänsteman, som å annan station än tåganmälningsstation på

uttrycket "hastigt kan en vagn undanföres fr. spår"
innebör att undanföret skall kunna ske omedelbart
genom direkt lyftning. Den undanföret av motor-
fordon sål. måste ske genom s.k. "saxning", vartill
torde åtgärd 2 & 3 mm. är fordonet att betrakta
som större motor maskin. 530/30

Motorfordon, som p.g. a sin tyngd utgör tralla
även när det är olastat, må behandlas som
större motorbussar i de fall, då det användes
endast för personbefordring. - 189/30

eget ansvar hårdhar de löpande göromålen med tågens expedierande.

Större motordressin = motordressin av sådan tyngd, att minst två man erfordras för dess snabba undanförande från spår, ävensom lokomotor.

Största tillåten hastighet för visst tåg = den hastighet, varmed tåget högst får framföras med hänsyn till banan, fordon i tåget samt tågets sammanställning och utrustning med bromskraft.

Anm. Om ej annat uttryckligen säges, avses med »hastighet» största tillåten hastighet.

Säkerhetsspår = sådant i omedelbar anslutning till huvudspår, bispår eller tågspår särskilt anordnat sidospår, varå tåg eller lossgångna fordon kunna till undvikande av fara inledas.

Tjänstetidtabell för visst tåg = sammanfattning av de normerande uppgifter, enligt vilka tåget skall framföras över viss bansträcka.

Anm. 1. Tjänstetidtabell, vilken icke återfinnes i tidtabellsboken, del II, benämnes »tillfällig tjänstetidtabell».

Anm. 2. Som tillfällig tjänstetidtabell betraktas alltså även muntlig order om återgående påskjutningsloks gång.

Trafikutbyte = utväxling av resande, gods eller vagnar mellan tåg och driftplats.

Tralla = sådant mindre fordon utan stöt- och draginrättning (undantagandes större motordressin), som antingen till följd av dess egen tyngd eller genom lastens myckenhet eller vikt icke kan

av en man hastigt undanförs från spår.

Tåg = järnvägsfordon eller större motordresin, som framföres under form av tågrörelse.

Ordinarie tåg = tåg, som utan särskild order anordnas enligt gällande tidtabellsbok.

Extratåg = tåg, som anordnas på särskild order antingen enligt gällande tidtabellsbok eller ock enligt tillfällig tjänstetidtabell.

Hjälptåg = tåg, som anordnas för att vid missöden bispringa skadade personer, återställa banan i trafikdugligt skick eller framföra annat tåg.

Anm. I fråga om viss driftplats benämnes tåg *genomfartståg*, när det enligt tjänstetidtabellen icke skall göra uppehåll å driftplatsen och *uppehållståg*, när tåget enligt tjänstetidtabellen har fast uppehåll eller behovsuppehåll å driftplatsen. (Jfr § 74, mom. 1, anm. 2.)

Tåganmälan = anmälningar medelst telegraf eller telefon, som avse att förhindra att flera tåg samtidigt befinna sig å samma huvudspår och tåganmälningssträcka.

Anm. I vissa fall ersättes tåganmälan med motsvarande linjeblockeringsåtgärder.

Tåganmälningsstation för visst tåg = station med skyldighet att utväxla tåganmälan för tåget eller att vidtaga däremot svarande linjeblockeringsåtgärder.

Tåganmälningssträcka = bansträckan från en tåganmälningsstation eller blockpost

till nästa tåganmälningstation eller blockpost.

Tågklarare = tjänsteman, som å tåganmälningstation på eget ansvar handhar de löpande göromålen med tågens expedierande.

Tågledare = tjänsteman, som enligt gällande instruktion eller efter särskilt förordnande på eget ansvar handhar de löpande göromålen rörande ledandet av tågens gång.

Tågpersonal = lokpersonal och konduktörspersonal.

Tågrörelse = framförande enligt tjänstetidtabell av järnvägsfordon eller större motordressin.

Tågspår = för tågrörelse avsedda spår å station.

Tågväg för visst tåg = det eller de spår eller de i följd liggande delar av spår inom en stations område, som äro avsedda för tågets framförande.

Infartstågväg = den tågväg, som tåg skall befara vid infarten. Infartstågvägen har sin slutpunkt vid utfartssignal i stoppställning, hinderpåle till slutväxel, slutmärke, spårspärrsignal i stoppställning, stoppbock eller stationsgränsen, beroende på vilken av dessa anordningar, som först uppnås av tåget.

Anm. Slutväxel = sådan i tågväg befintlig växel, till vars hinderpåle tåg längst kan framgå utan att avstänga något av tågspåren för tågs infart i motsatt riktning.

Utfartstågväg = den tågväg, som tåg skall befara vid utfarten.

Genomfartstågväg = sådan sammanhängande infarts- och utfartstågväg, som befares av tåg utan att detta gör uppehåll.

Huvudtågväg = den vid infarten rakaste tågvägen, för så vitt icke genom särskild instruktion annan tågväg bestämts som huvudtågväg.

Sidotågväg = annan tågväg än huvudtågväg.

Tågvägsinspektion = kontroll att tågväg är klar och betryggad.

Underrättelsestation = station med åliggande att underrätta viss banpersonal å viss sträcka — *underrättelsesträcka* — om vissa anordningar och rubbningar i driften m. m.

Vagnuttagning = järnvägsfordons uttagande å bansträcka under särskilda, från tåg- och växlingsrörelser avvikande former.

Vagnvikt = vikten av tåg oberäknat framdrivande fordon.

Växlingsrörelse = rörelse med järnvägsfordon å eller omedelbart utanför driftplats i syfte att därstädes flytta fordon från ett ställe till ett annat.

Anm. Som växlingsrörelse anses även flyttning av tåg kortare väglängder under uppehåll i tågrörelsen å station eller å linjen.

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Inga andra signaler få användas än sådana, som genom dessa signalföreskrifter eller styrelsens särskilda föreskrifter äro fastställda. Signalerna få endast användas på sätt och för ändamål, som är föreskrivet.

*Signaler,
som få
användas.*

§ 2.

Den, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att det är i fullt brukbart skick, och, om så icke är fallet, föranstalta om dess iståndsättande. Han är ansvarig för, att signalredskap är till hands, då det skall användas.

*Tillsyn å
signalmedel.*

Anm. 1. Vid varje bemannad driftplats skall minst följande antal knalldosor förvaras under plombering:

å driftplats vid enkelspårig bana 8

» » » dubbelspårig bana 16 och

» » med avvikande linje likaledes 16.

Knalldosornas användbarhet skall genom stickprov undersökas, i lokattiralj vid lokets första revision för kalenderåret samt övriga knalldosor under tiden 1—15 juni varje år. Rapport rörande resultatet skall omgående insändas till sektionsbefälet.

§ 3.

Signal skall givas med omsorg och i noggrann överensstämmelse med dessa signalföreskrifter.

*Omsorg vid
signals
givande.*

Vid signalering medelst signalredskap till lok skall signalgivare placera sig så, att lokperso-

II. 1

nalen kan uppfatta signalen. Finnas flera lok i närheten av varandra, skall signalgivare placera sig så, att det är tydligt, vilket lok signalen gäller.

Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal oavsiktligt gives från detsamma.

§ 4.

*Signals
åttlydnad.*

Signal skall av den, som har att efterkomma densamma, åttlydas vare sig avsikten är känd eller icke. Den, som har att åttlyda annan signal än stoppsignal, skall dock, om han har anledning antaga, att åttlydnad av densamma skulle medföra fara, dessförinnan anmäla detta hos signalgivaren.

Anm. 1. Ang. förbud för förare att i vissa fall efterkomma avgångssignal se § 67, mom. 10.

§ 5.

*Dagsignaler
och natt-
signaler.*

Signalerna indelas i dagsignaler och nattsignaler, allt eftersom de skola användas vid dagsljus eller i mörker.

Nattsignaler skola användas jämväl vid skymning, dagning eller eljest då dagsignalerna icke kunna tydligt skönjas.

I tunnlar och snögallerier behöva signal-lyktor å tåg icke hållas tända, när dagsignaler eljest användas.

Kap. II. Signaler å banan.

§ 6.

Signalmedel.

Följande signalmedel användas:

I. Fasta signalinrättningar:

a) Huvudsignaler:

1) *Semafor* (fig. 1): en mast, å vars övre del äro anbragta en, två eller tre mitt un-

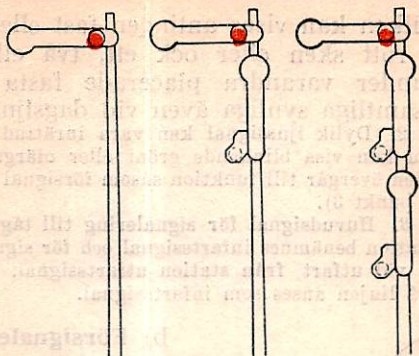


Fig. 1.

der varandra placerade vingar, rörliga tvärs för banan till vänster om masten, vilken därjämte skall vara försedd med en, två resp. tre mitt under varandra anbragta lyktor, så förbundna med var sin av vingarna, att övre lyktan visar fast eller blinkande rött sken, då översta vingen står vågrätt, och fast grönt sken, då vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, samt övriga lyktor fast grönt sken, då samhörande vingar äro ställda i 45° vinkel uppåt.

Anm. 1. Jämte ovan nämnda vingar kan vara anbragt jämväl försignalvinge enligt avd. b) punkt 2) här nedan.

2) *Ljussignal* (fig. 2): en lyktanordning,

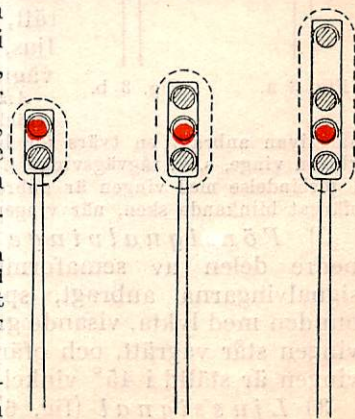


Fig. 2.

med vilken kan visas antingen fast eller blinkande rött sken eller ock ett, två eller tre mitt under varandra placerade fasta gröna sken, samtliga synliga även vid dagsljus.

Anm. 2. Dylig ljussignal kan vara inrättad så, att den även kan visa blinkande grönt eller ofärgat sken, varvid den övergår till funktion såsom försignal jämlikt avd. b), punkt 3).

Anm. 3. Huvudsignal för signalering till tåg vid infart å station benämnes infartssignal och för signalering till tåg vid utfart från station utfartssignal. Huvudsignal på linjen anses som infartssignal.



Fig. 3 a.

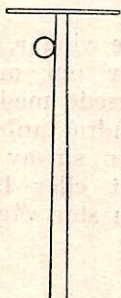


Fig. 3 b.

b) Försignaler:

1) *Försignalskiva* (fig. 3): en å en mast anbragt, cirkelrund skiva, inställbar i lodrätt och vågrätt läge och förbunden med en lykta, som visar grönt blinkljus, när skivan står lodrätt, och ofärgat blinkljus, när skivan står vågrätt.

Anm. 4. Å vissa bansträckor är under försignalskivan anbragt en tvärs för banan rörlig, i änden kliven vinge, s. k. tågvägsvinge (fig. 4; jfr § 10, anm. 1). I förbindelse med vingen är anbragt en lykta, visande ofärgat blinkande sken, när vingen är utfälld.

2) *Försignalvinge* (fig. 5): en å nedre delen av semaformast under huvudsignalvingarna anbragt, spetsig vinge, förbunden med lykta, visande grönt blinkljus, när vingen står vågrätt, och ofärgat blinkljus, när vingen är ställd i 45° vinkel uppåt.

3) *Ljussignal* (fig. 6): en lyktanordning, med vilken visas antingen grönt blink-



Fig. 4 a.

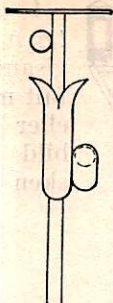


Fig. 4 b.



Fig. 4 c.

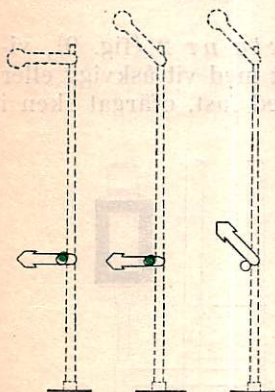


Fig. 5 a. Fig. 5 b. Fig. 5 c.



Fig. 6 a.



Fig. 6 b.

ljus eller ofärgat blinkljus (i vissa fall även rött sken, fast eller blinkande), samtliga sken synliga även vid dagsljus.

Anm. 5. Ljussignalen kan vara försedd med ytterligare en lyktanordning, motsvarande den i anm. 4 nämnda tågvägsvingens lyktanordning.

c) Spårspärrsignaler:

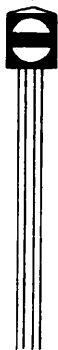


Fig. 7 a.

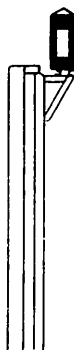


Fig. 7 b.

1) *Spårspärrlykta nr 1* (fig. 7 och 8), visande antingen vitt fält med svart tvärstreck eller firsidig, ofärgad bild med fast, ofärgat sken i mörker.



Fig. 8 a.

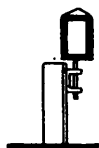


Fig. 8 b.

2) *Spårspärrlykta nr 2* (fig. 9), visande antingen svart fält med vit åskvigg eller firsidig, ofärgad bild med fast, ofärgat sken i mörker.

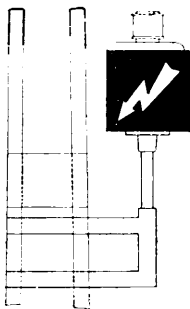


Fig. 9 a.

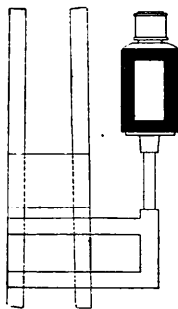


Fig. 9 b.

3) *Rangérsignal* (fig. 10): en lyktanordning, från vilken visas tre fasta, ofärgade ljuspunkter i rad antingen i vågrät linje, eller i lodrät linje eller ock i en linje i 45° vinkel,

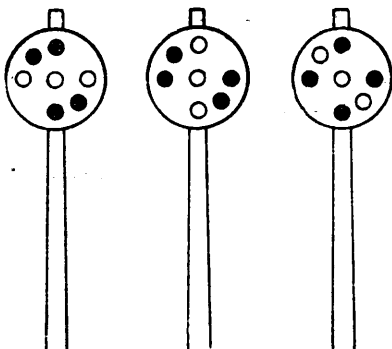


Fig. 10 a.

Fig. 10 b.

Fig. 10 c.

samtliga ljuspunkter synliga även vid dagsljus.

4) *Dvärgsignal* (fig. 11): en lyktanordning, från vilken visas två fasta, ofärgade ljuspunkter i rad antingen i vågrät linje, eller i

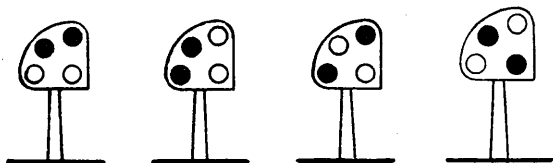


Fig. 11 a.

Fig. 11 b.

Fig. 11 c.

Fig. 11 d.

lodrät linje eller ock i en linje i 45° vinkel åt höger (ogiltighetssignal) eller åt vänster, samtliga ljuspunkter synliga även vid dagsljus.

5) *Spårspärrskärm nr 1* (fig. 12): rund, vit med svart tvärstreck.



Fig. 12 a.

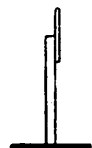


Fig. 12 b.

E 6) *Spårspärrskärm nr 2* (fig. 13), rund med sex urtagningar, målad röd.

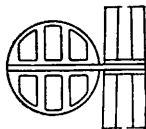


Fig. 13 a.

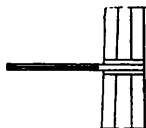


Fig. 13 b.

Anm. 6. Det svarta tvärstrecket å spårspärrlykta n:r 1 och spårspärrskärm n:r 1 må göras lutande i 45° vinkel mot det spår eller den grupp av spår, som spärras.

II. Signalmärken:

1) *Slutmärke*: en rektangulär tavla med bokstaven S i svart på vit botten;

Anm. 7. Vid behov kan å tavlans nedre del anbringas en pil, utvisande för vilket spår slutmärket gäller.

2) *Upphållsmärke*: en fast eller flyttbar, rund tavla med bokstaven U i svart på vit botten eller siffror angivande tiotal (10, 20, 30 etc.);

3) *Påstigningsmärke*: en å mast anbragt cirkelrund, vridbar skiva, målad brandgul med svart kantrand och förbunden med en lykta, som i mörker visar fast, brandgult sken, eller en lyktanordning, varmed kan såväl vid dagsljus som i mörker visas fast, brandgult sken (fig. 38);

4) *Hastighetstavla*: en triangulär tavla, varå finnes angivet hastigheten (km./tim.) å efterföljande spårsträcka jämte denna sträckas längd;

5) *Lystingsmärke*: ett vitmålat, triangelformigt märke (fig. 39 a) eller ett svartmålat, rektangelformigt märke (fig. 39 b);

6) *Ogiltighetsmärke*: ett kryssformigt märke å huvudsignal eller försignal (fig. 40);

E 7) *Skyddssektionsmärke*: en rektangulär, vit tavla med svart ring (fig. 41).

III. Signalredskap:

- 1) *Signalflagga, röd*;
- 2) *Signalflagga, grön*;
- 3) *Signalgivarens armar*;
- 4) *Signalstav*, en å stav anbragt rund skiva, å ena sidan vit med grön kantrand och på den andra grå;
- 5) *Handsignallykta*, varmed kan visas fast *rött, grönt* och *ofärgat* sken;
- 6) *Huvudsignaltavla*, rund, på ena sidan *röd* med vit kantrand och på den andra *grön* med vit kantrand;
- 7) *Bansignaltavla*, rund, på ena sidan *röd* med vit kantrand och på den andra *vit* (fig. 15);
- 8) *Bansignaltavla*, rektangulär, på ena sidan *grön* med vit kantrand, och på den andra *vit* (fig. 18);
- 9) *Bansignallykta*, varmed kan visas fast *rött* eller *grönt* sken å ett håll och fast, *ofärgat* sken å motsatt håll;
- 10) *Bomsignalskärm*, rund, *röd* med vit kantrand på båda sidor;
- 11) *Bomsignallykta*, varmed kan visas fast *rött* sken å två motsatta håll och fast *ofärgat* sken å de båda andra hållen;
- 12) *Vattenkranlykta*, varmed kan visas fast *rött* sken å två motsatta håll och fast, *ofärgat* sken å de båda andra hållen;
- 13) *Vågsignalskärm*, rund, *grön* med vit kantrand på båda sidor;
- 14) *Växellykta*, visande med *vitfärgad* yta framställda signalbilder (fig. 42—49);
- 15) *Knalldosor*;
- 16) *Signalpipa*;
- 17) *Signalhorn*.

Säkerhetsordning.

§ 7.

Personalens
underrättan-
de om fast
signalinrätt-
nings och
signalmär-
kes uppsätt-
tande etc.

Huvudsignal, försignal, för tågväg gällande spårspärrsignal och signalmärke, undantagandes uppehållsmärke och ogiltighetsmärke, får icke uppsättas, förändras eller indragas utan att vederbörande personal blivit genom skriftlig eller tryckt order därom underrättad.

§ 8.

Stoppsignal.

Mom. 1. Stoppsignal till tåg gives på något av följande sätt:

a) Vid dagsljus:

med semafor genom översta vingen, ställd vågrätt och synlig till vänster om masten från tåget sett (fig. 1),

med ljussignal (fig. 2), visande rött sken,

med huvudsignaltavla visande röd sida mot tåget, uppsatt å huvudsignals mast och synlig från tåget till vänster om denna eller under huvudsignals lyktanordning,

med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a och 12 a) eller två ofärgade ljuspunkter i vågrät linje (fig. 11 a),

med röd signalflagga, utvecklad och antingen hållen stilla eller förd flera gånger från höger till vänster,

med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra (fig. 14),

med signalgivarens ena arm sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled (signalen



Fig. 14.

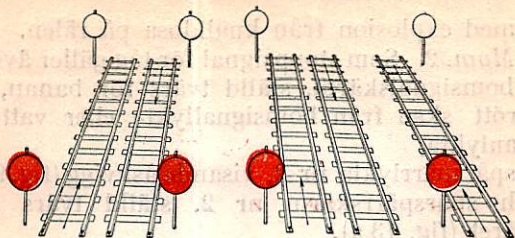


Fig. 15.

gives endast av signalgivare, som befinner sig
å fordon i rörelse),

med bansignaltavla, visande den röda sidan
mot tåget (fig. 15),

med explosion från knalldosa på rälen;

b) i mörker:

med rött sken från semafor eller ljussignal,

med rött sken från handsignallykta, uppsatt
på huvudsignals mast eller under huvudsig-
nals lyktanordning,

med spårspärrsignal på sätt under a) är
angivet,

med rött sken från bansignallykta (fig. 16)
eller från handsignallykta, hållen stilla,

med sken av vad färg som helst, fört flera
gångar upp och ned,

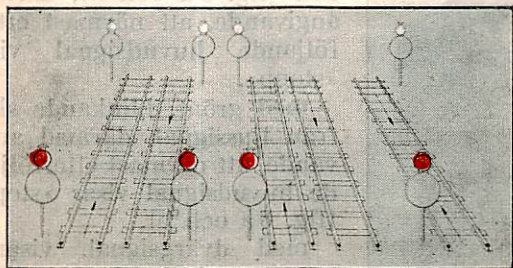


Fig. 16.

med explosion från knalldosa på rälen.

Mom. 2. Som stoppsignal för tåg gäller även: bomsignalskärm, ställd tvärs för banan, rött sken från bomsignallykta eller vattenkranlykta,

E | spårspärrlykta nr 2, visande åskvigg (fig. 9 a) |
 och spårspärrskärm nr 2, ställd tvärs för spåret (fig. 13 a),

oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild å huvudsignal,

annan signalbild å huvudsignal än den för tåget föreskrivna,

om vid färd å högerspår signalvakt saknas vid stationsgräns.

E | *Anm. 1.* Spårspärrlykta nr 2 visande åskvigg eller spårspärrskärm nr 2 ställd tvärs för spåret, gälla endast för fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge.

§ 9.

Varsamhets-
signal.

Varsamhetssignal till tåg gives på något av följande sätt:

a) Vid dagsljus:



Fig. 17.

med försignalskiva i lodrätt ställning (fig. 3 a och 4 a), eller försignalvinge, ställd vågrätt (fig. 5 a och b), därmed angivande, att närmast efterföljande huvudsignal visar »stopp»,

med grönt, blinkande sken från ljussignal, därmed angivande, att närmast efterföljande huvudsignal visar »stopp» (fig. 6 a och b),

med dvärgsignal, visande två ofärgade ljuspunkter i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 c),

med grön signalflagga utvecklad,
 med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt
 och hållen stilla (fig. 17),
 med vågsignalskärm, ställd tvärs för spåret,
 med bansignaltavla, visande den gröna si-
 dan mot tåget (fig. 18),

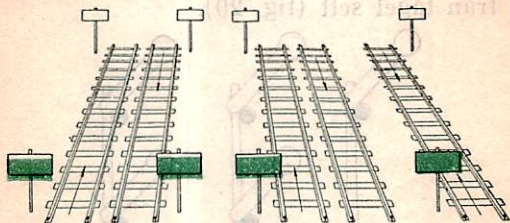


Fig. 18.

b) i mörker:

med grönt blinkljus från försignal, därmed
 angivande att närmast efterföljande huvud-
 signal visar stopp (fig. 3 a, 4 a, 5 a och b,
 6 a och b),
 med dvärgsignal på sätt under a) är angivet,

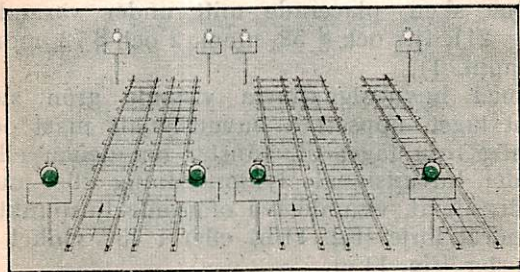


Fig. 19.

med grönt sken från bansignallykta (fig. 19),
 med grönt sken från handsignallykta, hållen
 stilla.

§ 10.

Körsignal.

Körsignal till tåg gives på något av följande sätt:

a) Vid dagsljus:

med semafor genom en, två eller tre vingar, ställda i 45° vinkel uppåt till vänster om masten från tåget sett (fig. 20),

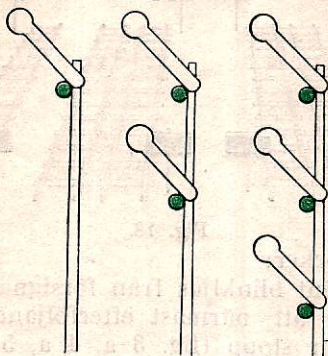


Fig. 20.

med ljussignal genom ett, två eller tre fasta gröna sken, placerade mitt under varandra (fig. 21), (jfr ock § 52, mom. 2 och § 72, mom. 1, anm. 1),

med huvudsignaltavla visande grön sida mot tåget, uppsatt å huvudsignals mast och synlig från tåget till vänster om denna eller under huvudsignals lyktanordning eller med dvärgsignal, visande två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje (fig. 11 b) eller i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 c),

b) i mörker:

med semafor eller ljussignal genom ett, två eller tre fasta, gröna sken, placerade mitt under varandra (fig. 20 och 21), (jfr ock § 52, mom. 2 och § 72, mom. 1, anm. 1),

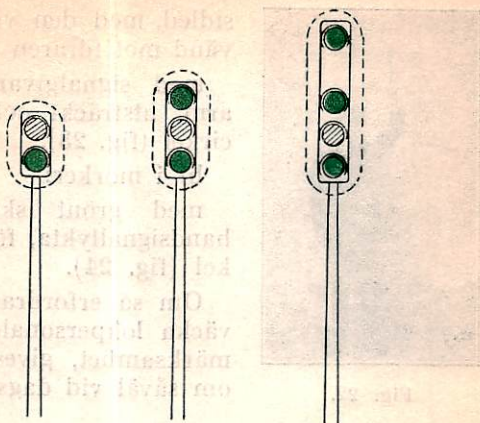


Fig. 21.

med grönt sken från handsignallykta, uppsatt å huvudsignals mast eller under huvudsignals lyktanordning eller med dvärgsignal visande två ofärgade ljuspunkter i lodrät linje (fig. 11 b) eller i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 c).

Anm. 1. Å försignal angives med följande signalbilder att efterföljande huvudsignal är ställd till kör:

med försignalskivan, ställd vågrätt, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus (fig. 3 b, 4 b och c),

med försignalvinge, ställd i 45° vinkel uppåt till vänster om masten, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus (fig. 5 c),

med ofärgat, blinkande sken å ljussignal.

Å försignal, försedd med tågvägsvinge enligt fig. 4, vingen utfälld i 45° vinkel uppåt eller visas från försignal två snett under varandra ställda ofärgade, blinkande sken, anger detta, att infartssignalen visar kör till sidotågväg.

§ 11.

Avgångssignal till tåg gives:

a) Vid dagsljus:

med signalstav, sträckt uppåt och förd i

Avgångs-
signal.

189/30



Fig. 22.

sidled, med den vita sidan vänd mot föraren (fig. 22),

med signalgivarens ena arm, utsträckt och förd i cirkel (fig. 23),

b) i mörker:

med grönt sken från handsignallykta, förd i cirkel (fig. 24).

Om så erfordras för att väcka lokpersonalens uppmärksamhet, ges dessutom såväl vid dagsljus som

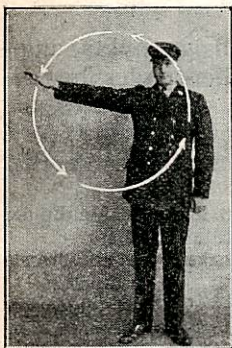


Fig. 23.

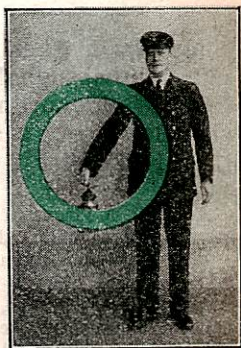


Fig. 24.

i mörker signal med ett långt ljud ur signalpipa (■).

Anm. 1. När avgångssignal ges i mörker, skall signallyktan hållas i övre handtaget, så att lyktan hänger fritt ned, och lyktan föres i en cirkel med en radie av ungefär underarmens längd.

Anm. 2. A driftplats, där på grund av kurva eller annat förhållande föreskriven avgångssignal icke kan

av föraren iakttagas, må avgångssignal såväl vid dagsljus som i mörker givas medelst ljusanordning, godkänd av styrelsen för varje särskilt fall.

§ 12.

Mom. 1. Signaler vid växlingsrörelse, vagn-uttagnings och färd med större motordressin, som ej går såsom tåg, småfordon eller tralla, givas med spårspärrsignal, signalflagga, signalgivarens armar, handsignallykta, signalpipa, signalhorn eller vissla å lok.

Anm. 1. Signal enligt mom. 2—6 och 8 med signalpipa eller signalhorn får icke givas annat än i förening med annan växlingsignal, så vida icke trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören för särskilda fall medgivit undantag.

Mom. 2. »Stopp» gives på något av följande sätt:

Vid dagsljus: med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a, 12 a), eller ock två eller tre på vågrät linje ställda, ofärgade ljuspunkter (fig. 10 a, 11 a), med röd signalflagga, utvecklade och förda flera gånger från höger till vänster, med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra (fig. 14) eller med den ena, sträckt uppåt och förda fram och åter i sidled (får endast givas av signalgivare, som befinner sig å fordon i rörelse), med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud (— ● —);

i mörker: med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a, 12 a), eller ock två eller tre på vågrät linje ställda, ofärgade ljuspunkter (fig. 10 a, 11 a), med ofärgat sken från handsignallykta, förda flera gånger upp och ned, med rött sken från handsig-

Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagnings och färd med motordressin, småfordon eller tralla.

nallykta (användes endast, då fara föreligger), med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud (— ● —).

Som stoppsignal för växlingsrörelse och vagnuttagning gälla dessutom följande signaler:

explosion från knalldosa, utlagd på rälen, röd bansignaltavla (fig. 15),

bomsignalskärm, ställd tvärs för banan,

rött sken från bomsignallykta, bansignallykta (fig. 16) och vattenkranlykta,

E spårspärrlykta nr 2, visande åskvigg (fig. 9 a) och spårspärrskärm nr 2, ställd tvärs för spåret (fig. 13 a).

Anm. 1. Stoppsignal från spårspärrsignal, bansignaltavla, bansignallykta, bomsignalskärm, bomsignallykta och vattenkranlykta innebär, att fordonen icke få framföras längre än till signaleringsstället å spår, för vilket signalen gäller.

E *Anm. 2.* Spårspärrlykta nr 2 visande åskvigg och spårspärrskärm nr 2 ställd tvärs för spåret gälla endast för fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge.

Mom. 3. »Sakta» gives vid dagsljus med grön signalflagga, utvecklad, med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt och hållen stilla, samt i mörker med grönt sken från handsignallykta, hållen stilla, och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst ett kort ljud (●).

Anm. 1. »Sakta» betyder, att rörelses hastighet efter hand skall minskas, så länge denna signal visas och efter signalens upphörande bibehållas minskad tills nästa signal gives.

Anm. 2. »Sakta» kan visas omedelbart före signal till växlingsrörelse och betyder då, att rörelsen hela tiden skall utföras med låg hastighet.

Mom. 4. »Varsamhet», som visas från grön bansignaltavla (fig. 18) och grönt sken från bansignallykta (fig. 19), gäller för vagn-



Fig. 25.



Fig. 26.

uttagning och färd med större motordressin, småfordon eller tralla.

Mom. 5. »*Framåt*» gives vid dagsljus med signalgivarens båda armar, vågrätt utsträckta (fig. 25),

i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, långsamt förd i cirkel (fig. 26), och



Fig. 27.



Fig. 28.

såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt ljud (■).

Anm. 1. Ang. betydelsen av signalen »framåt», se anm. 1, 3 och 4 efter mom. 6.

Mom. 6. »Back» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd flera gånger vågrätt från höger till vänster (fig. 27), i mörker med ofärgat sken från handsignal-lykta, långsamt förd flera gånger från höger till vänster (fig. 28), och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst två långa ljud (■ ■).

Anm. 1. »Framåt» betyder, att loket skall draga vagnarna.

Anm. 2. »Back» betyder, att loket skall skjuta vagnarna, varvid vagnarna skola vara kopplade vid loket.

Anm. 3. Är lok ensamt eller har det vagnar tillkopplade vid båda ändarna, betyder »framåt», att lok skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess framände är riktad, och »back», att lok skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess bakände är riktad.

Anm. 4. Med loks framände enligt denna paragraf förstås, om loket har lyktorna tända, den ände, som genom lyktorna är betecknad som framänden, och eljest den ände, där skorstenen sitter, eller, ifråga om annat lok och motorvagn, den ände, som är på i § 19, I, föreskrivet sätt betecknad såsom framände.



Fig. 29.

Mom. 7. »Kopplet» gives på följande sätt:

vid dagsljus med signalgivarens båda armar, utsträckta nedåt i spetsig vinkel mot kroppen och upprepade gånger förda mot varandra med sammanslagning av händerna (fig. 29),

i mörker med omväxlande grönt och ofärgat



Fig. 30.



Fig. 31.

sken från handsignallykta, flera gånger upprepat.

Anm. 1. »Kopplet» betyder att en sammantryckning av stötinrättningarna för möjliggörande av kopplets av- eller pålyftande skall göras.

Mom. 8 »Skjuts» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, hastigt förd nedifrån och snett uppåt (fig. 30), i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (fig. 31), och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst tre korta och ett långt ljud (●●●—). Då signalen gives med arm eller lykta, skall armen några sekunder bibehållas i slutläget.

Anm. 1. »Skjuts» betyder hastig backrörelse med vagnar, av vilka en eller flera äro avkopplade.

Mom. 9. »Växling tillåten» gives: såväl vid dagsljus som i mörker:

med spårspärrlykta, ställd så att fyrsidig, ofärgad bild (nattetid ofärgat sken) visas (fig. 7 b, 8 b, 9 b),

med rangersignal, visande tre ofärgade ljuspunkter i lodrät linje eller i sned linje (fig.

10 b, c), med dvärgsignal, visande två ljuspunkter i lodrät linje eller ock i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 b, c) skolande, då såväl signal i lodrät som i sned linje förekomma, den senare signalbilden användas, då växlingsrörelsen skall utföras med större varsamhet, och

med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt och ett kort ljud (**—** ●).

Anm. 1. I och för lokflyttningar eller andra växlingsrörelser må trafikinspektören för särskilt fall medgiva, att signalen »växling tillåten» jämväl får innebära signal till rörelse.

Anm. 2. Dvärgsignal visande två ljuspunkter i 45° vinkel åt höger (fig. 11 d; ogiltighetssignal) innebär, att dvärgsignalen skall anses såsom obefintlig.

Mom. 10. »Lägg om växeln» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd nedifrån och snett uppåt samt där- efter i spetsig vinkel ned mot den växel, som skall omläggas (fig. 32 och 33), samt i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (fig. 34 och 35), samt så-



Fig. 32.



Fig. 33.



Fig. 34.



Fig. 35.

väl vid dagsljus som i mörker med signalpipa, signalhorn eller vissla å lok medelst ett kort och ett långt ljud (● ———).

Anm. 1. Signalgivaren skall vid signalens givande om möjligt stå omedelbart invid den växel, vars omläggning begäres.

Anm. 2. Stationsföreståndaren äger begränsa signalens användning till viss tid av dygnet eller till vissa växlar.

Mom. 11. Vid givandet av signalerna »sakta», »framåt», »back», »skjuts» och »lägg om växeln» får under dagen hoptagen signalflagga hållas i den hand, varmed signal gives.

§ 13.

Mom. 1. Signalen *klart för avgång* gives:

a) vid dagsljus med signalgivarens ena arm, vågrätt utsträckt (fig. 36);

b) i mörker med grönt sken från handsignallykta, långsamt förd upprepade gånger från höger till vänster (fig. 37).

Signalen gives dels av tågbefälhavare till tåg-

*Signalerna
»klart för
avgång» och
»klart».*

189/30

klarerare (stations- eller platsvakt) för att angiva, att det i vad på signalgivaren ankommer är klart för tågs avgång, dels av tågklarerare för att, då föraren givit signalen: »Har mötande tåg inkommit?» angiva, att så är förhållandet.

Mom. 2. Signalen *klart* gives:

a) vid dagsljus med signalgivarens ena arm vågrätt utsträckt (fig. 36);



Fig. 36.

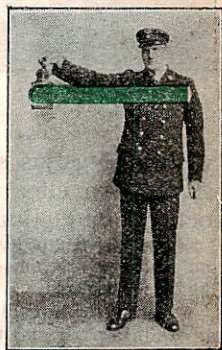


Fig. 37.

b) i mörker med grönt sken från handsignallykta hastigt vriden åt sidorna, så att ett blinkande, grönt sken framträder.

Signalen »klart» användes för att angiva att visst åliggande för signalgivaren är utfört (jfr ock § 32, mom. 8 och § 51, mom. 3, anm. 1).

§ 14.

Signaler vid
provning av
genomgående
broms.

Signaler vid provning av genomgående broms givas med signalgivarens armar eller handsignallykta och äro följande:

»*Bromsa*» gives vid dagsljus genom att föra armen, sedan den först sträckts rätt nedåt, sakta i en halvcirkel utåt och uppåt, så att den ett ögonblick hålles sträckt rätt uppåt, samt därefter hastigt åter föra armen rätt nedåt, samt i mörker genom ofärgat sken från handsignallyktan, förd på samma sätt.

»*Lossa*» gives vid dagsljus genom att sträcka upp ena armen och svänga handen fram och åter från höger till vänster samt i mörker genom att hastigt vrida signallyktan fram och åter så att ett blinkande, ofärgat sken framträder.

Anm. 1. För sådan signalering må efter trafikinspektörens beprövande användas antingen en ljusanordning, visande ett »T» (tillsätt) resp. »L» (lossa) i gult mot svart bakgrund eller en eller flera ringklockor. Trafikinspektören utfärdar för varje fall bestämmelser, huru dessa signalanordningar skola handhavas.

§ 15.

Mom. 1. Slutmärke användes för utmärkande av infartstågvägens slutpunkt i de fall, då behov därav anses föreligga.

Signalmärkens användning.

Mom. 2. Uppehållsmärke användes, där trafikinspektören så anser erforderligt, för att tillkännagiva, varest snäll-, person- eller blandat tåg skall stanna (jfr dock § 72, mom. 8). Märket bör om möjligt placeras till vänster om spåret i tågets farriktning.

Anm. 1. I samma tågväg kunna uppsättas flera uppehållsmärken, av vilka då samtliga utom det sista i tågriktningen skola vara försedda med siffertal.

Mom. 3. Hastighetstavla användes för att utmärka början och slut av sådan bansträcka, där en lägre hastighet än den för

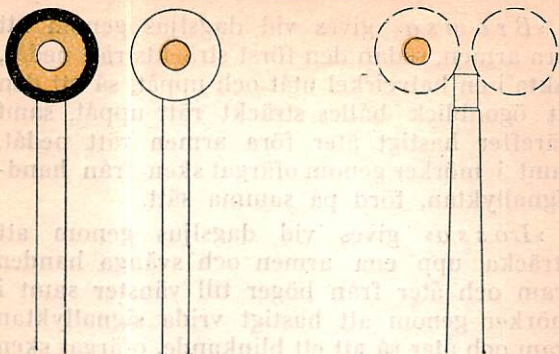


Fig. 38 a. Fig. 38 b.

Fig. 38 c.

bandelen gällande största tillåtna skall iakttagas under längre tid än en månad.

Mom. 4. Påstigningsmärke (fig. 38 a, 38 b och 38 c) användes å obevakad eller obemannad driftplats för att angiva, att tåg med behovsuppehåll skall göra uppehåll därstädes för resandes påstignande.

Mom. 5. Lystningsmärke (fig. 39 a och 39 b) användes för att angiva den plats, där signalen »tåg kommer» skall givas, varvid

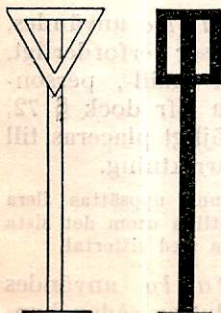


Fig. 39 a. Fig. 39 b. snöyra i enlighet med

triangelformigt märke (fig. 39 a) angiver, varest signalen alltid skall givas i enlighet med föreskriften i § 18, mom. 6 b) och

rektangelformigt märke (fig. 39 b) angiver, varest signalen skall givas endast vid dimma eller

föreskriften i § 18, mom. 6 c).

Anm. 1. Märket skall placeras så, att signalen »tåg kommer» blir väl hörbar för dem, som signalen avser att varna. Det skall vidare placeras till vänster om spåret i tågriktningen omkring 2.5 m. över räls överkant och så nära spåret, att det natttid, om möjligt, belyses av lykt-skenet från loket.

Mom. 6. Ogiltighetsmärke (fig. 40) användes å nyuppsatt huvudsignal eller för-signal, som ännu icke tagits i bruk.

Å fast signalinrätt-ning, som slopas eller tages ur bruk av an-nan anledning än i § 52 säges, skola vingar, signalskärmar och lyktanordningar omedelbart bort-tagas. Semaforvinge kan, i stället för att nedtagas, nedfällas i läge längs med masten och ljussig-nal vridas i läge vinkelrätt mot spåret.

Mom. 7. Skyddssek-tionsmärke (fig. 41) använ-des för att varsko förare, att vid märket vidtager en icke ström-förande kontaktledningssträcka om cirka 180 meters längd (»skyddssektion»).

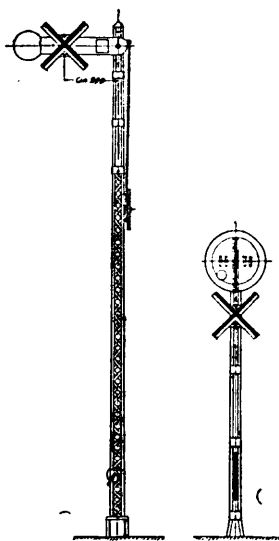


Fig. 40.

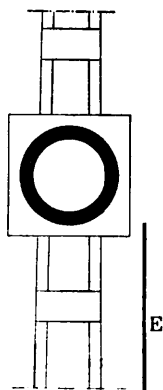


Fig. 41.

§ 16.

Signallyktor
vid växlar,
spårspärrar,
stoppbockar
m. ft. ställen.

Mom. 1. Då växlingsarbetet så fordrar, skola vid växlar signallyktor finnas anbragta, medelst vilka såväl vid dagsljus som i mörker genom olika signalbilder angivas de olika lägen, växeln intager.

(I uttrycket »rakspår» innefattas i det följande även det minst krökta av två krökta spår och i uttrycket »kurvspår» det mest krökta av två kurvspår.)



Fig. 42.

Mom. 2. För enkla växlar äro signalbilderna följande:

a) vid gång mot växeln,
då växeln ligger till rakspåret:
en firsidig bild (fig. 42);



Fig. 43.

då växeln ligger till kurvspåret:
en snett nedåt ställd pil, vars spets
angiver, till vilken sida om rak-
spåret växeln leder (fig. 43);



Fig. 44.

b) vid gång med växeln,
då växeln ligger till rakspåret:
en tresidig bild (fig. 44);

då växeln ligger till kurvspåret:
en rund bild (fig. 45).

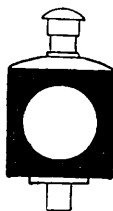


Fig. 45.

Mom. 3. Vid korsningsväxel användes antingen för varje till densamma hörande enkel växel signalbild på sätt för enkla växlar är stadgat,

eller ock, vid dubbel korsningsväxel med tungorna så kopplade, att endast ett spår är farbart för varje av korsningsväxeln intagen ställning, en enda lykta, vilken genom vita fält angiver växellägena på följande sätt:

a) för gång å till höger ledande rakspår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 46);



Fig. 46.

b) för gång å till vänster ledande rakspår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 47);



Fig. 47.



Fig. 48.

c) för gång å till höger ledande krökt spår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 48);



Fig. 49.

d) för gång å till vänster ledande krökt spår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 49).

Mom. 4. Vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar, o. d.), stoppbockar m. fl. ställen skall, när så anses erforderligt, spårspärrlykta nr 1 eller spårspärrskärm nr 1 vara anbragt.

Mom. 5. Vid växlar i treskeniga spårssystem användas lyktor med två signalbilder, den ena över den andra, av vilka den övre signalbilden avser normalspåret och den nedre smalspåret.

Anm. 1. För att angiva, att normalspåriga, resp. smalspåriga fordon icke må föras genom dylik växel på grund av densammas läge, användes som övre resp. nedre signalbild i mom. 4 omförmäld spårspärrsignal.

Mom. 6. För att angiva lokalt omläggbara växlar normalläge resp. omlagda läge, målas växelklotens ena hälft vit och den andra röd. När växel ligger i normalläge, skall växelklotets vita del ligga uppåt.

Mom. 7. När spårspärrs manövreringsanordning är försedd med klot, målas detta på

samma sätt som växelklot. När spärren ligger på rälen, skall klotets röda del ligga uppåt.

Kap. III. Signaler å järnvägsfordon, större motordressin, småfordon och tralla.

§ 17.

Följande signalredskap användas:

Signalredskap å tåg.

Vissla,

Ringklocka,

Signallyktor med rött och ofärgat sken,

Slutsignaler,

Signalskärm för betecknande av framänden å elektriskt lok och motorvagn,

Signalflagga, röd,

Signalflagga, grön,

Signalgivarens armar och

Handsignallykta, varmed kan visas fast rött, grönt och ofärgat sken.

§ 18.

Mom. 1. Med vissla å lok givas de i mom. 2—10 här nedan angivna signaler. *Signaler med vissla och ringklocka å lok.*

Mom. 2. »*Giv akt*», ett kort ljud (●), giv-
ves:

a) vid igångsättning, då så erfordras till personers varnande;

b) till besvarande av signal, som icke kan eller skall omedelbart åtlydas;

c) då tåg utan bemannad skruvbroms får passera driftplats, såsom svar å givna avgångssignal;

d) då under tågs gång lindrig skruvbromsning påkallas;

e) då tåg, som vid infarten å station stannat vid anordning för kol- eller vattentagning eller annorstädes, åter skall sättas i gång för att framföras till annan plats å stationen;

f) då tåg på given signal till växlingsrörelse skall framföras förbi infartstågvägens slutpunkt (jfr § 72, mom. 8).

Anm. 1. Då flera lok framföra ett tåg och farten skall minskas, giver föraren å det första loket signal därtill medelst ena armen, sträckt uppåt, eller med »giv akt» signal.

Mom. 3. »*Bromsa kraftigt*», ett långt, ett kort och ett långt ljud (■ ● ■), gives: då skruvbromsning påkallas.

Mom. 4. »*Lossa bromsarna*», ett långt och ett kort ljud (■ ●), gives:

a) då skruvbromsning av tåg ägt rum och föraren påkallar bromsningens upphörande;

b) då tåg, vari ingår bemannad skruvbroms, eller som skall påskjutas, skall sättas i gång;

c) då tåg, vari ingår bemannad skruvbroms, får passera driftplats, såsom svar å given avgångssignal.

Anm. 1. Då flera lok framföra ett tåg och farten skall ökas, giver föraren å det första loket signal därtill med ena armen, vågrätt utsträckt, eller med signalen »lossa bromsarna».

Mom. 5. »*Undersök bromsarna*», tre långa ljud (■ ■ ■), gives:

då tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkstälts av föraren eller på signal från loket.

Mom. 6. »*Tåg kommer*», ett långt, ihållande ljud (■ ■ ■ ■ ■), gives:

a) då tåg nalkas huvudsignal, som visar stopp;

b) framför tunnel, snögalleri eller kurva i djup skärning (jfr § 15, mom. 5);

c) vid dimma eller snöyra framför korsning i banans plan med allmän eller allmänneligen befaren väg, där särskilda anordningar för vägtrafikanter varskoende om tågs annalkande icke äro anbragta; signalen gives upprepade gånger (jfr § 15, mom. 5);

d) då människor synas i spåret framför fordon i rörelse;

e) upprepade gånger framför vägövergång, när stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta anger, att bommarna ej avstänga vägen.

Mom. 7. »Fara», många tätt upprepade, korta ljud (●●●●●●●●), gives:

a) då nödbromsning eller skyndsamt och kraftig skruvbromsning påkallas;


b) då arbetsbiträde skyndsamt erfordras på grund av missöde eller olycka.

Mom. 8. »Har mötande tåg inkommit?», två korta ljud (●●), gives:

då förare begär besked från tågklarerare, om mötande tåg inkommit.

Mom. 9. »Jag är beredd att stanna d stationen», tre korta ljud (●●●), gives:

då vid annalkandet till station, där tåg icke har fast uppehåll, infartssignalen bibehålles till stopp, efter det signalen »tåg kommer» givits. Signalen upprepas, sedan tåget efter erhållen körsignal inkommit innanför stationsgränsen och föraren iakttagit stoppsignal från signalredskap, som hålles stilla (jfr § 74, mom. 3).

Mom. 10. »*L ä g g o m v ä x e l n*», ett kort och ett långt ljud (● ) , gives:

- a) då omläggning av växel begäres från lok;
- b) då vid tågmöte det först inkommande tågets främre ände stannat hinderfritt i förhållande till det mötande tåget och föreskrift om signalens givande finnes intagen i tågets tjänstetidtabell.

Mom. 11. Med ringklocka å lok givas följande signaler:

- »*G i v a k t*»: ett enstaka slag,
- »*T d g k o m m e r*»: flera enstaka slag,
- »*F a r a*»: många tätt på varandra följande slag.

§ 19.

*Signaler å
fordon.*

Följande signaler skola föras å fordon:

A. Vid tågrörelse.

I. Å verksamt lok.

Vid dagsljus skall framänden å alla lok utom ånglok (där skorstenen markerar framänden) utmärkas genom två utstående skärmar, en på vardera långsidan av fordonet och så anbragta, att de äro synliga för föraren, då han uppehåller sig i den ände av loket, där skärmarna äro placerade (fig. 50). Varje skärm skall bestå av två runda skivor, ställda i kors på en i huvudsak lodrät axel och försedda med mot denna axel vinkelräta röda och vita ränder.

Bakänden skall ej utmärkas vid dagsljus i annat fall, än då fråga är om ensam motorvagn eller revisionsvagn, varvid slutsignal (se nedan under II) skall föras.

Anm. 1. Skärmarna få kvarsitta även under tid, då nattsignaler användas, men skola då betraktas som ogiltiga.

I mörker skall den i tågriktningen främst varande delen av loket utmärkas genom antingen två eller tre lyktor eller ock en enda, centralt fästad lykta, samtliga med fast, ofärgat sken framåt (fig. 51).

Anm. 2. Då lok skjuter tåget, kunna dessa lyktor vara släckta.

Lokets andra ände skall *i mörker* utmärkas endast då det gäller ensamt lok, påskjutningslok eller lok, som skjuter tåg och då genom en eller två lyktor visande fast, rött sken bakåt (fig. 52), och beträffande ensam motorvagn eller revisionsvagn genom slutsignal (se nedan under II).

Anm. 3. Hinder möter ej att hålla lyktorna tända även å tåglok, som tillika skall användas för växling eller vagnuttågning.

Anm. 4. Å påskjutningslok kunna lyktor även föras på sätt under B. föreskrives.

II. Å sista fordonet i tåg, som drages, resp. främsta fordonet i tåg, som skjutes.

Sista fordonet (frånsett eventuellt påskjutningslok) i tåg, som drages av lok resp. främsta fordonet i tåg, som skjutes, skall utmärkas genom slutsignal, utgörande

vid dagsljus: två signallyktor målade vita, med ett rött tvärstreck samt fästade en på vardera långsidan av fordonet (fig. 53) eller på liknande sätt målade och uppsatta skärmar och

i mörker: två signallyktor med fast eller blinkande ofärgat sken i riktning mot loket och rött sken åt motsatt håll (fig. 54).

Anm. 5. Då vagnar skola avkopplas från tåg & linjen, får slutsignalen anbringas på sista fordonet i den del av tåget, som framföres & hela stationssträckan, under förutsättning att tillsyningsmannen handhar bromsen på en av de vagnar, som skola avkopplas, eller samtliga vagnar äro anslutna till bromsledningen i tåget.

III. Å större motordressin.

Å större motordressin, som går såsom tåg, skola *i mörker* föras följande signaler:

å bansträcka, varå enkelspårsdrift äger rum ävensom vid enkelspårsdrift å dubbelspår: fast, rött sken såväl framåt som bakåt;

å bansträcka, varå dubbelspårsdrift äger rum: fast, rött sken åt det håll, varifrån tåg väntas å samma spår och fast, ofärgat sken åt motsatta hållet.

Anm. 6. För belysningsändamål må å framänden dessutom föras en lykta (strålkastare) med ofärgat sken framåt.

B. Vid växlingsrörelse och vagnuttagning.

I. Å lok och lokomotor.

Vid dagsljus: såsom under A stadgats för lok och

i mörker: å framänden antingen en, två eller tre lyktor, samtliga med fast ofärgat sken framåt och å bakänden en eller två lyktor med fast ofärgat sken bakåt ävensom en lykta med fast rött sken likaledes bakåt (fig. 55).

Anm. 7. Å lok, som går till eller från tågsätt eller under tågtjänst utför växlingsrörelser eller som användes vid vagnuttagning, behöver ingen ändring göras i lyktornas placering.

Anm. 8. Vagn, som under växling alltid skall medföras kopplad intill loket, skall anses i signaleringshänseende tillhöra loket.

II. Å vagnar, som utföras å linjen.

I mörker: fast, rött sken såsom under A för större motordressin föreskrivits.

C. Vid färd å linjen med småfordon, tralla och större motordressin, som icke går såsom tåg.

I mörker: en lykta såsom under A för större motordressin föreskrivits.

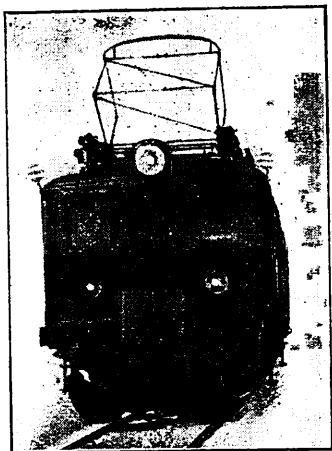


Fig. 50. Signalskärmar å framänden av elektrolok m. fl.

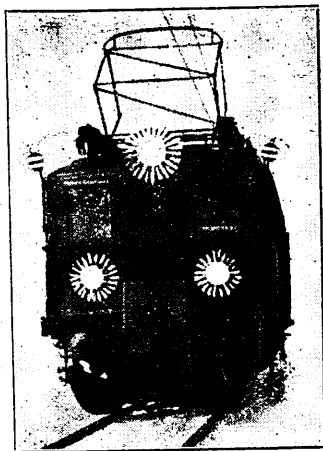


Fig. 51. Signallykter å loks framände.

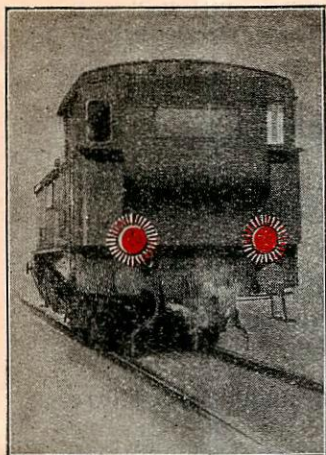


Fig. 52 Signallykter å loks
bakände.

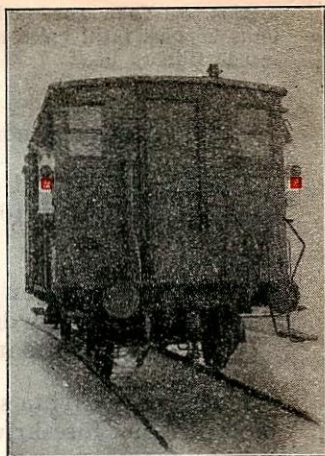


Fig. 53. Slutsignal vid dags-
ljus.

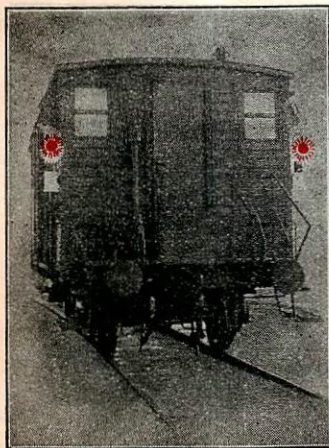


Fig. 54. Slutsignal i mörker.

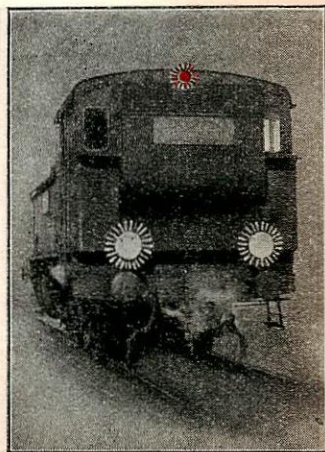


Fig. 55. Signallykter å bakänden
av lok, som gör växlingstjänst.

Tolkning av S. 20.

Spårändring, då uttag anordnas
o vid mötesändring - 278/32

Konopl. orsb 189/30