

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket
den 1/3 1934

Särtryck nr 2

SÄKERHETSORDNING (Säo)

VID

STATENS JÄRNVÄGAR

FASTSTÄLLD AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 12 januari 1934

att gälla från och med den 1 oktober 1934.

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.

Paragrafregister.

	Sid.
Kunskapsfordringar	7
Begreppsbestämningar	11

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1. Signalmedel och signaler, som få användas	20
§ 2. Tillsyn av signalmedel	20
§ 3. Omsorg vid signals givande	20
§ 4. Signals åttlydnad	21
§ 5. Dagsignaler och nattsignaler	21

Kap. II. Signalmedel och signaler å linje och stationer.

§ 6. Signalmedel	21
§ 7. Personalens underrättande om fast signalinrättnings och signalmärkes uppsättande etc.	29
§ 8. Stoppsignal	29
§ 9. Varsamhetssignal	32
§ 10. Körsignal	34
§ 11. Avgångssignal	35
§ 12. Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med småfordon	36
§ 13. Signalerna »klart för avgång» och »klart» ..	42
§ 14. Signaler vid provning av genomgående broms	43
§ 15. Signalmärkens användning	44
§ 16. Signallyktor vid växlar, spårspärrar, stoppbockar m. fl. ställen	47

Kap. III. Signalmedel och signaler å järnvägsfordon och småfordon.

§ 17. Signalredskap	49
§ 18. Signaler med vissla och ringklocka å lok och lokomotor	50
§ 19. Signaler å järnvägs- och småfordon	52

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20. Order och åtgärder, som innebära avvikelser från säkerhetsordningen	56
§ 21. Telefonmeddelande	56
§ 22. Ur och tidtabellsbok	57

Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning och rörelser med småfordon.

§ 23. Banans skick och besiktning	57
§ 24. Sidospår å linjen	57

	Sid.
§ 25. Upplag av lösa föremål	57
§ 26. Vägkorsning	58
§ 27. Fara å linjen, så att tåg ej får framgå	58
§ 28. Linjen befinnes vara i försvagat skick	61
§ 29. Bandisposition	62
§ 30. På förhand planerade underhålls- eller byggnadsarbeten å linjen	65
§ 31. Spår å station ofarbart; arbete å station ..	68
§ 32. Vagnuttagning	68
§ 33. Användning av A- och C-fordon	71
§ 34. Användning av B-fordon	74

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

§ 35. Tidtabellsbok. Tillfällig tjänstetidtabell	76
§ 36. Order om extratågs gång	78
§ 37. Anordnande av påskjutning	80

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38. Besiktning av rullande materiel	81
§ 39. Olika slags bromsar. Tågens indelning ur bromssynpunkt. Tågs storlek vid olika hastigheter	82
§ 40. Erforderlig bromskraft i tåg	84
§ 41. Antalet lok i tåg och deras plats	91
§ 42. Skyddsrum för resande i förhållande till lok	93
§ 43. Tågsammansättning i övrigt	94

Kap. V. Tågs expedierande och framförande.

§ 44. Driftplats bevakande	98
§ 45. Daglig inspektion	98
§ 46. Säkerhetstjänstens handhavande i allmänhet	99
§ 47. Stationsur	101
§ 48. Belysning å personplattform	101
§ 49. Order och underrättelser till tåg och vid vagnuttagning	101
§ 50. Bestämmande av tågspår	102
§ 51. Huvudsignals manövrering	104
§ 52. Åtgärder då kör- eller stoppsignal på grund av huvudsignals beskaffenhet ej kan visas. Bristfällighet å försignal	106
§ 53. Tändning av signallyktor	108
§ 54. Växlars lägen och tågvägs klargörande	109
§ 55. Tågvägsinspektion	110
§ 56. Tågs skyddande mot växlingsrörelser	114
§ 57. Tågs samtida in- eller utfart vid station	117
§ 58. Avspärrning eller bevakning av spår, över vilket den resande allmänheten måste passera	117

	Sid.
§ 59. Tåganmälan	118
§ 60. Tillfälligt inträdande eller upphörande tåg- anmälningsskyldighet	123
§ 61. Hinderanmälan	123
§ 62. Tågtidjournal	124
§ 63. Tågs bemanning.	124
§ 64. Loks bemanning	124
§ 65. Rätt att taga plats å lok eller i motorvagns maskinrum	125
§ 66. Tågs iordningställande	125
§ 67. Tågs avgång	126
§ 68. Tågs gång	131
§ 69. Tågs hastighet	133
§ 70. Hastighet i växlingstjänst för lok och loko- motor	136
§ 71. Bromsning	136
§ 72. Tågs ankomst till driftplats	136
§ 73. Lokpersonals varskoende om försiktighet vid tågs införande å driftplats	142
§ 74. Hinder för genomfartstågs och tågs med be- hovsuppehåll avgång	143

Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ord- ningsföljd. Enkelspårsdrift å dubbelspår.

§ 75. Tågförsening. Olika sätt för ändring av tågs ordningsföljd	144
§ 76. Ändrad tjänstetidtabell	145
§ 77. Ändring av möte genom enstaka order	146
§ 78. Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order	149
§ 79. Tågledares ingripande vid nytillkommet möte	150
§ 80. Benämning av tåg och stationer i order om ändrad ordningsföljd. Undertecknande av svar i dylika fall	150
§ 81. Enkelspårsdrift å dubbelspår	150

Kap. VII. Banpersonalens underrättande.

§ 82. Banpersonalens underrättande ang. vissa anordningar eller rubbningar i driften	153
--	-----

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

§ 83. Tåg, som nödgas stanna å linjen och ej kan utan dröjsmål fortsätta. Vagnar, som gått loss från tåg å linjen	158
§ 84. Urspårning av tåg eller kvarlämnande av vagnar å linjen. Hjälpåg	161
§ 85. Tågs stoppande vid fara eller hinder	164

C. Undantagsbestämmelser.

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

	Sid.
§ 86. Bestämmelsernas tillämplighet. Begreppsbestämningar	166
§ 87. Befogenhet att bestämma ang. driftplats bevakning. Besiktning	166
§ 88. Befogenhet att bestämma ang. tågrörelsen..	167
§ 89. Fordons avställande. Växlar och spårspärrars förregling eller låsning	167
§ 90. Kontrollåsnycklars och reservnycklars förvarande	169
§ 91. Hastighet	170
§ 92. Åtgärder då körsignal ej visas	170
§ 93. Huvudnyckels utlämnande m. m.	171
§ 94. Åtgärder innan bevakning upphör	172
§ 95. Utväxling av tågfrågor. Åtgärder då anmälan »fri genomfart» saknas	175
§ 96. Bevaknings återupptagande	176

Kap. II. Bestämmelser rörande trafik å bispår.

§ 97. Trafik å bispår	176
-----------------------------	-----

Kap. III. Föreskrifter angående tågloks bemanning med enbart förare.

§ 98. Tågloks bemanning med enbart förare	178
--	-----

Kap. IV. Föreskrifter angående tågs framförande utan särskild konduktörspersonal.

§ 99. Tåg utan särskild konduktörspersonal	179
---	-----

Kap. V. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

§ 100. Trafikering av trafiksvaga bandelar	181
--	-----

Kap. VI. Bestämmelser innefattande ändringar i säkerhetsordningen att komma till användning dels vid tillämpning av militärtidtabell, dels eljest när styrelsen härom utfärdat särskild föreskrift.

§ 101. Ändring av säkerhetsordningen vid tillämpning av militärtidtabell	191
--	-----

Bil. 1. Bestämmelser ang. effekter, som skola finnas å någon av de i tåg medförda vagnarna eller medföras av konduktörspersonal och bromsare	194
Bil. 2. S-formulär	200
Bil. 3. Signaltabell	216

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, trafikering av trafiksvaga bandelar m. m., gäller, att skyldighet att inneha godkända kunskaper om desamma föreligger endast, när placeringsort eller tjänstgöring gör detta behöfligt.

En del paragrafer eller moment äro så avfattade, att i desamma anges 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, 49, 51—54, 55,* 56, 63, 65—69, 81—85, 86—94,* 96,* 97 (i förekommande fall), 99,* 100,* 101.*

Banvaktstjänst:

§§ 1—34, 35 mom. 1—3, 52, 53, 54 mom. 2, 56,* 81—85, 86,* 88—90,* 93—94,* 96,* 100,* 101.*

Brovaktstjänst:

§§ 1—34, 35 mom. 1—3, 52, 53, 81—85, 100,* 101.*

Tjänst såsom förare av revisionsvagn:

Förutom de kunskapsfordringar, som anges för lokpersonal i linjetjänst, även §§ 90,* 93* och 94.*

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

Arbetsledare- och tillsyningsmanstjänst:

§§ 1—34, 35 mom. 3, 39,* 40,* 49 mom. 1, 54 mom. 2, 56, 65, 81,* 82—85, 93, 100,* 101.*

Vägvaktstjänst:

§§ 1—5, 8,** 9, 20—22, 26—28, 35 mom. 3, 53 mom. 4, 82, 83 mom. 5—6, 84 mom. 1 och 3, 85, 100,* 101.*

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

§§ 1—30, 32—34, 35 mom. 1—3, 38 mom. 3, 43—45, 46 mom. 1 och 5, 49, 51—53, 54 mom. 2, 55,* 56 mom. 4, 5 och 7, 65, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72, 73, 82—85, 86,* 88—90,* 94,* 96,* 100,* 101.*

b) hållplats:

§§ 1—5, 6 avd. III, 8,** 9, 11, 13, 15,* 20, 21, 26, 35 mom. 1—3, 46 mom. 5, 48, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72 mom. 5 och 11, 83 mom. 5 och 6, 85, 100,* 101.*

Ledningstjänst vid elektrisk drift:

§§ 1—23, 25—34, 35 mom. 1—3, 38, 39,* 40,* 43 mom. 1—5, 44, 52, 53, 56 mom. 5, 63—65, 66 mom. 4, 67—69, 72, 73, 81, 82,* 83—86, 89—96, 100,* 101.*

Signalreparatörs- och förreglingsvaktstjänst:

§§ 1—34, 35 mom. 1—3, 46 mom. 1, 50 mom. 3, 51, 52, 54, 55 mom. 2—4, 56 mom. 5, 69 mom. 3, 82, 85—87, 89, 90, 93, 94, 96, 100,* 101.*

Telegrafreparatörs- och telegrafvaktstjänst:

§§ 1—34, 35 mom. 1—3, 46 mom. 1, 56 mom. 5, 82, 84—87, 94, 96, 100,* 101.*

II. Maskinavdelningen.**Lokpersonal i linjetjänst:**

§§ 1—41, 43—44, 46 mom. 5, 49, 50, 51 mom. 1, 2 och 7, 52, 53, 55 mom. 3, anm. 1 och mom. 6, anm. 3, 56 mom. 1—5, 57, 59 mom. 2, 60, 63—81, 82 mom. 2 (tabellen), anm. 1 och 2, 83—88, 89 mom. 1 och 6, 91, 92, 95 mom. 4, 96—99, 100,* 101.*

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

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

Anm. 1. Lokpersonal å tåg, där föraren samtidigt är tågbefälhavare, dessutom §§ 42, 90, 93 och 94.

Biträde i växlingstjänst:

§§ 1—20, 22, 25, 26, 31, 35 mom. 1—3, 37, 56 mom. 1—5, 64, 65, 70, 85 mom. 1, 2 och 4, 97, 100,* 101.*

Vagnskötar- och vagnvärmartjänst:

§§ 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—11, 83—85, 100,* 101.*

Vagntjänst å bangård:

§§ 1—6, 8—15, 18 mom. 1, 2, 5, 6, 7, 9 och 11, 19, 20, 22, 25, 31, 38—40, 43, 53 mom. 4, 56 mom. 5, 65, 85, 100,* 101.*

Driftverkstads-, stall-, bränsleutlämnings- eller pumpartjänst (verkstadsförman, förste reparatör, stallförman, reparatör, maskinbiträde i stationär tjänst och stationskarl):

§§ 1—6, 8, 10, 12—14, 18 mom. 2, 6, 7, 9 och 11, 19, 20, 25, 31, 38, 53 mom. 4, 56 mom. 5, 65, 85, 100.*

III. Trafikavdelningen.

Stationsföreståndar- och tågklarerartjänst:

§§ 1—54, 55,* 56—85, 86—96,* 97 (i förekommande fall), 98 (i förekommande fall), 99 (i förekommande fall), 100,* 101.*

Platsvaktstjänst vid:

a) station:

§§ 1—22, 25—33, 34 mom. 7 och 8, 35—37, 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), 100,* 101.*

b) 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), 100,* 101.*

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

c) lastplats eller signalplats:

§§ 1—30, 32, 35 mom. 1—3, 38 mom. 3, 43—45, 46 mom. 1, 3 och 5, 49, 50 mom. 3, 51—53, 54 mom. 2, 55,* 56 mom. 4, 5 och 7, 65, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72, 73, 82—85, 86,* 88—91,* 94,* 96,* 99 (i förekommande fall), 100,* 101.*

d) hållplats:

§§ 1—5, 6 avd. III, 8,* 9, 11, 13, 15 mom. 4 och 8, 20, 21, 26, 35 mom. 1—3, 46 mom. 5, 48, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 72 mom. 5, 7, 10 och 11, 83 mom. 5 och 6, 85, 100,* 101.*

Konduktörstjänst:

§§ 1—22, 27—32, 35—43, 46 mom. 5, 49, 50 mom. 3, 55 mom. 6, anm. 3, 56—57, 60, 63, 65—72, 75—77, 79, 81, 82 (tabellen), 83—86, 88—94, 95 mom. 4, 98, 99, 100,* 101.*

Tjänst såsom lokomotorförare:

Förutom de kunskapsfordringar, som anges för lokpersonal i linjetjänst, även §§ 90,* 93* och 94.*

Ställverks- och signaltjänst:

§§ 1—22, 26—33, 35 mom. 3, 37, 46 mom. 1—5, 50 mom. 3, 51—54, 55,* 56—58, 61 mom. 4, 65, 67 mom. 2 och 4—8, 69 mom. 3, 72 mom. 1—11, 73, 74, 83—85, 100,* 101.*

Växlingstjänst:

§§ 1—22, 25, 31—32, 35 mom. 3, 38—43, 50 mom. 3, 53 mom. 3—4, 54, 55,* 56—58, 63, 65, 67 mom. 2 och 4, 70, 83—85, 99,* 100,* 101.*

Bromsartjänst:

§§ 1—22, 27, 35 mom. 3, 40 mom. 3, 10, 11 och 12, 43 mom. 1—2 och 4—5, 63, 65, 66 mom. 4, 67 mom. 1, 2, 4 och 5, 68, 71, 72 mom. 1—11, 83—85, 100,* 101.*

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

Begreppsbestämningar.

A-arbete = 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 behövs användas eller tunga transporter verkställas.

A-fordon } se under småfordon.
B- » }

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

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 vagnuttagnings eller arbete å banan.

Banpersonal = järnvägspersonal, 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 trafikeraras 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 tåganmälningsstationer; blockpost, där blockeringsåtgärderna utföras genom tågens inverkan, benämnes automatisk blockpost.

Anm. Om ej annat uttryckligen säges, avses med »blockpost» icke automatisk blockpost.

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.

C-fordon: se under småfordon.

Driftplats = gemensam beteckning för station, blockpost (även automatisk), 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.

E| *Elektrovagn* = lok.

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 vägkorsning måste vara bevakat av banpersonal, när tåg passerar.

Fast uppehåll = tåguppehåll, som enligt tjänstetidtabellen alltid skall göras (minutuppehåll, ○, @, 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 ej kan omläggas, förrän huvudsignalen ställts till stopp.

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

Hjälpsignalmedel = huvudsignaltavla (i mörker handsignallykta), uppsatt å huvudsignals mast eller under huvudsignals lyktanordning, ävensom dvärgsignal invid huvudsignal för att ersätta huvudsignal ur bruk.

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 och konduktör ävensom annan tjänstehavare, som tjänstgör såsom tågbefälhavare, biljettgranskare eller godsvårdare; dock ej tillsyningsman å kruttåg.

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

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

Ledningsmästare = föreståndare för omformare- eller transformatorstation med tillhörande ledningssträcka.

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

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.

Lokomotor = järnvägsfordon, försett med motor för fordonets framdrivande och huvudsakligen avsett för växling samt avsett att framföras av annan personal än lokpersonal.

Lokpersonal = förare och biträde.

Anm. Lokomotorförare likställes med lokpersonal i avseende på ordergivning, åligganden m. m. enligt säkerhetsordningen, om annat ej uttryckligen säges.

Lutningsförhållande (stigningsförhållande) å viss bansträcka = den största höjdskillnad i meter, som förefinnes mellan två punkter på 1 000 m. avstånd från varandra å bansträckan.

Motorvagn = lok.

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

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

Obevakad station: se station.

Ordergivningsstation = av trafikinspektören utsedd station med åliggande att till personal å tåg å viss bansträcka delge order, som beröra trafiksäkerheten eller tågens gång.

Platsvakt = tjänstehavare, som på eget ansvar handhar göromålen med tågens expedierande enligt säkerhetsordningen å annan driftplats än tåganmälningsstation.

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

Revisionsvagn = lokomotor.

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 ej är blockpost (automatisk eller ej) eller lastplats. (Exempel: rörlig bro å linjen med huvudsignal).

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

Slutbromsare = för skyddssignalerings anordnande kompetent person, som bemannar den sista skruvbromsen i tåg.

Slutväxel: se tågväg, infartstågväg.

Småfordon = gemensam beteckning för A-, B- och C-fordon.

A-fordon = med gods lastad tralla med eller utan motor ävensom trehjuling med eller utan motor, tramp- eller dragdressin, samtliga då de jämte last ej kunna genom direkt lyftning eller beträffande trehjuling

genom tippning omedelbart undanföras från spår av endast en man.

B-fordon = fyrhjulig motordressin ävensom tralla med eller utan motor, då den är olastad eller transporterar endast personer.

C-fordon = trehjuling med eller utan motor, tramp- eller dragdressin, samtliga olastade eller i varje fall ej mer belastade än att de jämte last genom direkt lyftning eller beträffande trehjuling genom tippning omedelbart kunna av en man undanföras från spår.

Småfordonsförare = person, som av baningenjör medgivits rätt att å linjen utföra småfordon.

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 tågexpeditör finnes i tjänstgöring,

obevakad station = station, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring vid tågrörelse.

En bevakad station benämnes *enmansstation*, då endast tågexpeditör 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 stationers gränser.

Största tillåten hastighet för visst tåg = den hastighet, varmed tåget högst får framföras med hänsyn till banan, fordon i tåget samt tågets sammansättning 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 ej återfinnes i tidtabellsboken, benämnes »tillfällig tjänstetidtabell».

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

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

Tåg = järnvägsfordon eller fyrhjulig motordressin, 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 ej 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 vidlaga däremot svarande linjeblockeringsåtgärder.

Tåganmälningssträcka = bansträckan från en tåganmälningsstation eller blockpost till nästa tåganmälningsstation eller blockpost.

Anm. Med »blockpost» avses här jämväl automatisk blockpost.

Tågbefälhavare = tjänstehavare, som utövar högsta befälet å tåg på linjen.

Tågexpeditör = gemensam beteckning för tågklarerare och platsvakt.

Tågklarerare = tjänstehavare, som å tåganmälningsstation på eget ansvar handhar de löpande göromålen med tågens expedierande enligt säkerhetsordningen.

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

Tågpersonal = lokpersonal, konduktörspersonal, vagnskötare, vagnvärmare och bromsare.

Tåg rörelse = framförande enligt tjänstetidtabell av järnvägsfordon eller fyrhjulig motordressin.

Tågspår = för tåg rörelse 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.

Anm. 1. Med »avkortad tågväg» avses tågväg, som ej är klar i hela sin längd.

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. 2. 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 ej 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* — eller småfordonsförare om vissa anordningar eller 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.

Väggkorsning = korsning i samma plan mellan järnväg och väg eller gata.

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.

*Signal-
medel
och
signaler,
som få
användas.*

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

§ 2.

*Tillsyn av
signal-
medel.*

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

Anm. 1. Vid varje driftplats, där personal finnes, med undantag av hållplats, skall förutom det för den löpande tjänsten erforderliga antalet, minst följande antal knalldosor förvaras under plombering:

å driftplats vid enkelspårig bana 8,
» » » dubbelspårig bana 16 och
» » med avvikande linjer, för varje dylik linje dessutom 4.

Anm. 2. Ang. knalldosor i lokattiraljen, se särtryck 27, »Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal», bil. 1.

Anm. 3. 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 insändas till sektionsbefälet.

§ 3.

*Omsorg vid
signals
givande.*

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

Vid signalering medelst signalredskap till lok (lokomotor) skall signalgivare placera sig så, att lokpersonalen kan uppfatta signalen. Finnas flera lok (lokomotorer) i närheten av varandra, skall

signalgivare placera sig så, att det är tydligt, vilket fordon signalen gäller.

Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal oavsiktligt gives från detsamma. Färgat sken i handsignallykta må visas endast då så erfordras för signals givande.

§ 4.

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

*Signals
åtlydnad.*

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

§ 5.

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

*Dagsignaler
och natt-
signaler.*

Nattsignaler skola användas jämväl vid skymning, dagning eller eljest då dagsignalerna ej kunna tydligt skönjas. (Jfr dock § 52, mom. 5.)

I tunnlar och snögallerier behöva signallyktor å tåg ej hållas tända, när dagsignaler eljest användas. Å tåg, som framföres av elektrolok, skola dock lokets främre lyktor därvid hållas tända.

E

Kap. II. Signalmedel och signaler å linje och stationer.

A. Signalmedel.

§ 6.

Följande signalmedel användas:

*Signal-
medel.*

I. Fasta signalinrättningar.

a) Huvudsignaler.

1) *Semaför*: en mast, å vars övre del äro anbragta en till tre, tvärs för banan, åt

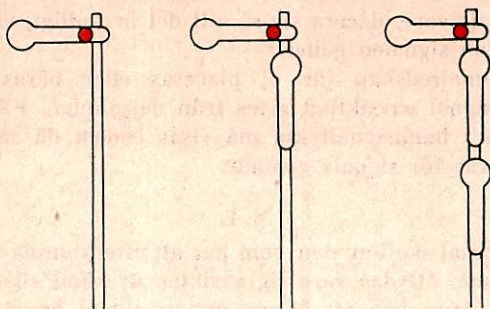


Fig. 1.

vänster om masten rörliga vingar, ävensom ett mot vingarna svarande antal 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 (fig. 1 och 20).

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

Anm. 2. Vid vissa driftplatser äro de för båda tågriktningarna avsedda vingar anbragta å en gemensam mast (»T-semafor»).

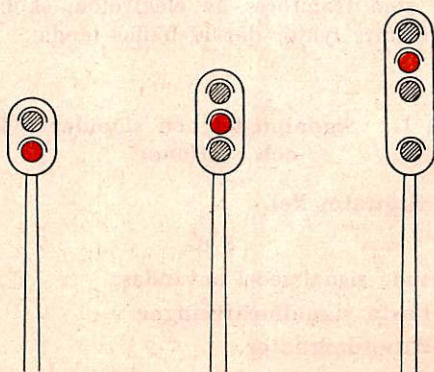


Fig. 2.

2) *Huvudljussignal*: en lyktanordning, med vilken kan visas antingen ett rött sken (fast eller blinkande), ett grönt sken (fast eller, efter styrelsens medgivande, blinkande) eller ock två eller tre mitt under varandra placerade fasta gröna sken (fig. 2 och 21).

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.

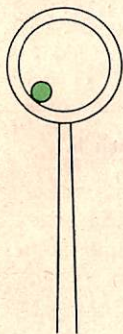


Fig. 3 a.

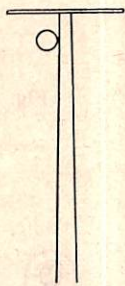


Fig. 3 b.

b) Försignaler:

1) *Skivförsignal* en till vänster om spåret 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 (fig. 3).

2) *Försignalvinge*: en å nedre delen av semaformast under huvudsignalvingarna anbragt, spetsig vinge, förbunden med lykta, visande grönt blinkljus, när försignalvingen står vågrätt, och ofärgat blinkljus, när densamma är ställd i 45° vinkel uppåt (fig. 4).

3) *Ljussförsignal*: antingen en till vänster om spåret uppsatt lyktanordning, med vilken visas grönt eller ofärgat blinkljus — i vissa fall även rött sken, fast eller blinkande — (*infarts- eller utfartsförsignal*) (fig. 5),

eller en å huvudljussignal för infart anbragt lyktanordning, varmed kan visas grönt eller ofärgat blinkljus samtidigt som fast grönt sken visas från infartssignalens ovanför anbragta lyktanordning (*utfartsförsignal*) (fig. 6).

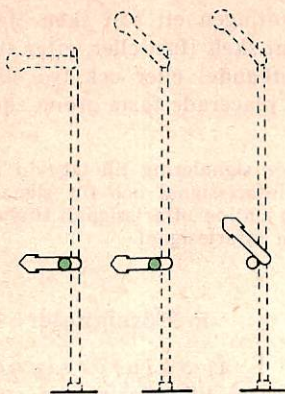


Fig. 4 a, b och c.

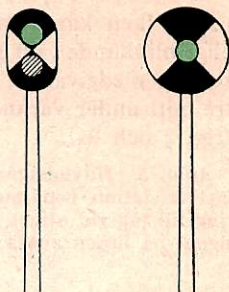


Fig. 5 a och b.

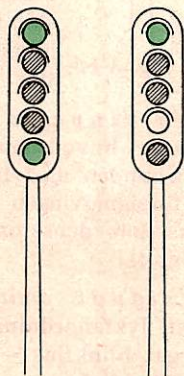


Fig. 6 a och b.

Anm. 4. Bakgrundsskärm vid ljusförsignal av förstnämnda slag, från vilken kan visas endast grönt eller ofärgat blinkljus, skall vara målad i vita fält på ömse sidor om ljusöppningen och i övrigt svart (fig. 5).

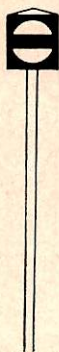


Fig. 7 a.



Fig. 7 b.



Fig. 8 a.

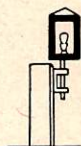


Fig. 8 b.

c) Spårspärrsignaler.

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

Anm. 5. Det svarta tvärstrecket är horisontellt, då signalen gäller för hel spårgrupp eller spår på ömse sidor om signalen, eljest lutande i 45° mot det spår, för vilket signalen gäller.

2) *Spårspärrlykta nr 2*, visande anting- | E

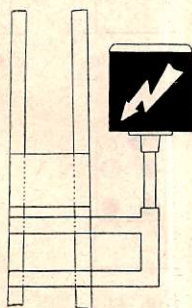


Fig. 9 a.

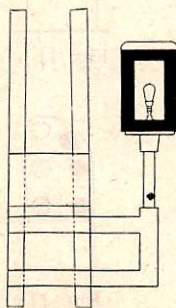


Fig. 9 b.

en vit åskvigg eller fyrsidig ofärgad bild med fast | E
ofärgat sken i mörker (fig. 9).

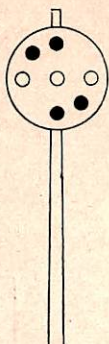


Fig. 10 a.



Fig. 10 b.

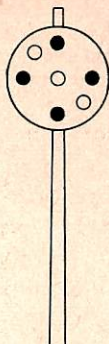


Fig. 10 c.

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

4) *Dvärgsignal*: en lyktanordning, från vilken visas två ofärgade ljuspunkter i rad antingen i



Fig. 11 a.



Fig. 11 b.



Fig. 11 c.



Fig. 11 d.

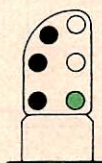


Fig. 11 e.

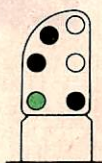


Fig. 11 f.

vågrät linje, eller i lodrät linje eller ock i en linje i 45° vinkel åt vänster eller åt höger, samtliga ljuspunkter synliga även vid dagsljus (fig. 11).

Anm. 6. Under signalbilderna b, c eller d i fig. 11 kan vara anordnad ytterligare en ofärgad ljuspunkt, genom vars ställning i förhållande till övriga ljuspunkter anges läge å bortom signalen befintliga växlar.

Anm. 7. Under signalbild enligt fig. 11 b kan å dvärgsignal, uppsatt vid stationsgränsen (*infartsdvärgsignal*) eller vid utfartstågsvägs början (*utfartsdvärgsignal*) vara anordnat fast eller blinkande grönt sken antingen mitt under eller snett under de ofärgade ljuspunkterna (fig. 11 e och f).

5) *Spårspärrskärm nr 1*: rund, vit med svart tvärstreck, horisontellt eller lutande (jfr anm. 5) (fig. 12).

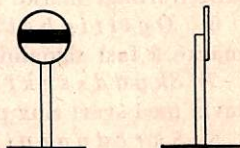


Fig. 12 a.

Fig. 12 b.

6) *Spårspärrskärm nr 2*, rund med sex urtagningar, målad på ena sidan röd och på den andra grå (fig. 13).

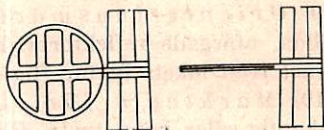


Fig. 13 a.

Fig. 13 b.

E

II. Signalmärken:

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

Anm. 8. Vid behov kan å tavlans nedre del anbringas en pil, utvisande för vilket spår slutmärket gäller.

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

3) *Hastighetstavla*: en triangulär tavla, å vars ena sida i grönt på vit botten finnes angivet hastigheten (km/tim.) å efterföljande bansträcka jämte denna sträckas längd och vars andra sida är vitmålad. Å båda sidor finnes en grön kantrand (fig. 38);

Anm. 9. Vid behov kan å tavlans nedre del anges, att hastighetsbegränsningen endast avser vissa fordon.

4) *Påstigningsmärke*: en å mast anbragt cirkelrund, vridbar skiva, målad brandgul med

svart kantrand och förbunden antingen med en lykta, som i mörker visar fast brandgult sken, eller med gult reflektorprisma, som återkastar skenet från lokets lyktor, eller ock en lyktanordning, varmed kan såväl vid dagsljus som i mörker visas fast brandgult sken (fig. 39);

5) *Lystningsmärke*: ett vitmålat, triangelformigt märke (fig. 40 a) eller ett svartmålat, rektangelformigt märke (fig. 40 b);

6) *Ogiltighetsmärke*: ett kryssformigt märke å fast signalinrättning (fig. 41);

7) *Skyddssektionsmärke*: en fyrkantig tavla med svart ring på vit botten (fig. 42);

E 8) *Skredvarningsmärke*: en rund tavla, målad vit med svart kantrand och försedd med ett svartmålat märke utgörande tecknet *N* (fig. 43);

9) *Orienteringsmärke*: tre i triangel ställda, ofärgade reflektorprismor, vilka återkasta skenet från lokets lyktor (fig. 44);

10) *Märktavla för ljussignaler*: en fyrkantig eller rund tavla, försedd med signalens beteckning i svart på gul botten. Rund form å tavlan användes för automatisk signal (fig. 45).

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 mattsvart;

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 åt ett håll och fast *ofärgat* sken åt motsatt håll;

10) *Bomsignalskärm*, rund, *röd* med vit kantrand på båda sidor;

11) *Bomsignallykta*, varmed kan visas fast *rött* sken åt två motsatta håll och fast *ofärgat* sken åt de båda andra hållen;

12) *Vattenkranlykta*, varmed kan visas fast *rött* sken åt två motsatta håll och fast *ofärgat* sken åt de båda andra hållen;

13) *Vågsignalskärm*, rund, *grön* med vit kantrand på båda sidor;

14) *Växellykta*, visande med *vitfärgad* yta framställda signalbilder (fig. 46—53);

15) *Knalldosor*;

16) *Signalpipa*;

17) *Signalhorn*;

18) *Sirén*;

19) *Vissla*.

§ 7.

Huvudsignal, försignal, för tågväg gällande spårspärrsignal och signalmärke, undantagandes uppehållsmärke, ogiltighetsmärke, orienteringsmärke och märktavla för ljussignaler, får ej uppsättas, förändras eller indragas utan att vederbörande personal blivit genom skriftlig eller tryckt order därom underrättad (se form. S 11).

Personalens underrättande om fast signalinrötnings och signalmärkes uppsättande etc.

Anm. 1. Om nyuppsättning av uppehållsmärke och orienteringsmärke bör vederbörande personal dock underrättas.

När ljusanordning enligt § 8, anm. 2, § 11, anm. 2 och § 13, anm. 1 uppsättes eller indrages, skall vederbörande personal underrättas.

B. Signaler.

§ 8.

Mom. 1. *Stoppsignal* till tåg gives på nå-*Stoppsignal*. got av följande sätt:

a) med semafor genom översta vingen, ställd

vågrätt och synlig till vänster om masten från tåget sett och i mörker rött sken, fast eller blinkande, å den till vingen hörande lyktan (fig. 1),

b) med huvudljussignal (fig. 2) eller ljusför-signal (fig. 5), visande rött sken, fast eller blinkande,

c) vid dagsljus med huvudsignaltavla, visande röd sida mot tåget, eller i mörker med handsignal-lykta, visande rött sken, båda uppsatta å huvudsig-nals mast eller, vid å brygga uppsatt huvudsignal, å stolpe under signalen,



Fig. 14.

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

e) vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklade och antingen hållen stilla eller förda flera gånger från höger till vänster och åter, eller i mörker med rött sken från handsignallykta, hållen stilla,

f) vid dagsljus med signal-givarens båda armar, sträckta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra

(fig. 14), eller i mörker med sken av vad färg som helst, fört flera gånger upp och ned,

g) av signalgivare, som befinner sig å fordon i rörelse, vid dagsljus med signalgivarens ena arm sträckt uppåt och förda fram och åter i sidled över huvudet,

h) med bansignaltavla, visande den röda sidan mot tåget (fig. 15) och i mörker med rött sken från bansignallykta (fig. 16),

i) med explosion från knalldosa på rälen.

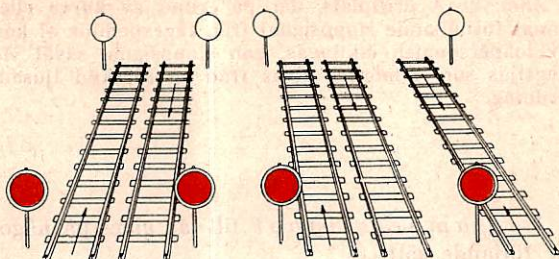


Fig. 15.

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

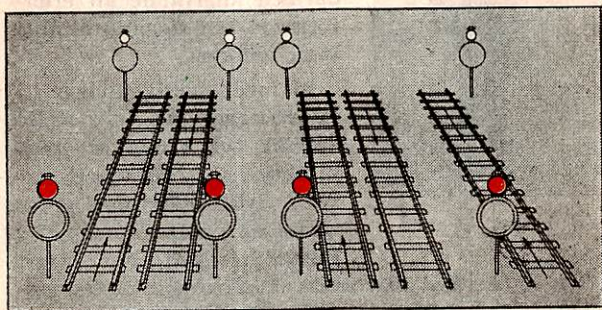


Fig. 16.

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 fast signalinrättning, å vilken stoppsignal kan förekomma (jfr dock § 50, mom. 3),

om vid färd å högerspår signalvakt eller dvärgsignal saknas vid stations yttersta växel eller motsvarande punkt vid annan driftplats.

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.

Anm. 2. Å driftplats, där på grund av kurva eller annat förhållande stoppsignal från tågexpeditör ej kan av lokpersonalen iakttagas, kan stoppsignal såväl vid dagsljus som i mörker givas från en särskild ljusanordning.

§ 9.

Varsamhets-
signal.

Varsamhetssignal till tåg gives på något av följande sätt:



Fig. 17.

a) med skivförsignal (fig. 3 a), ställd lodrät, och i mörker grönt blinkljus från tillhörande lykta eller med grönt blinkljus å ljusförsignal (fig. 5) eller å huvudljussignal, därmed angivande att efterföljande fast signalinrättning visar »stopp»,

b) med försignalvinge å infartssignal (fig. 4), ställd vågrätt, och i mörker grönt blinkljus från till vingen hörande lykta eller med grönt blinkljus å utfartsförsignal å huvudljussignal för infart (fig. 6), därmed angivande att efterföljande fast signalinrättning för utfart visar »stopp»,

c) med grönt blinkljus å infartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) för att ange, att infart skall ske till avkortad tågväg,

d) med grönt blinkljus å utfartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) för att ange, att tågväg är klar endast till stationsgränsen,

e) med signalbild enligt fig. 11 c å dvärgsignal, därmed angivande att hinder i tågvägen kan finnas strax bortom signalen,

f) vid dagsljus med grön signalflagga utvecklad eller i mörker med grönt sken från handsignallykta, hållen stilla,

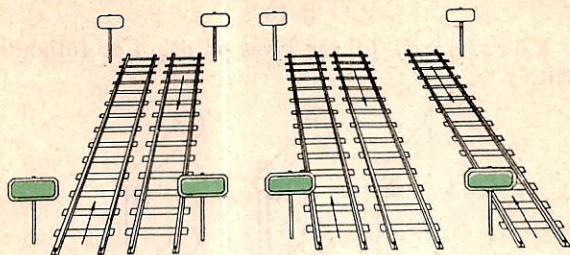


Fig. 18.

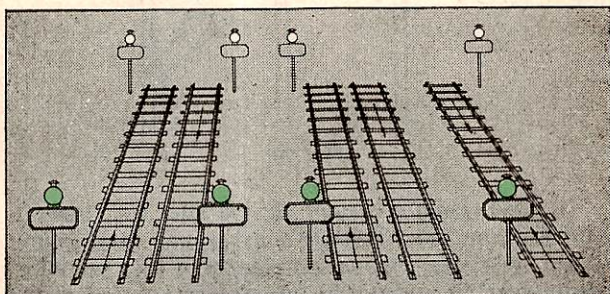


Fig. 19.

g) vid infart med semafor genom två eller tre semaforvingar i 45° ställning och i mörker motsvarande antal gröna sken från vingarnas lyktor (fig. 20) eller med huvudljussignal genom två eller tre fasta gröna sken under varandra (fig. 21) för att ange sidotågväg,

h) vid dagsljus med huvudsignaltavla, visande grön sida mot tåget, eller i mörker med handsignallykta, visande grönt sken, båda uppsatta å huvudsignals mast eller, vid å brygga uppsatt signal, å stolpe under signalen,

i) vid dagsljus med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt och hållen stilla (fig. 17),

j) med vågsignalskärm, ställd tvärs för spåret,

k) med bansignaltavla, visande den gröna sidan mot tåget (fig. 18), och i mörker med grönt sken från bansignallykta (fig. 19).

§ 10.

Körsignal. Körsignal till tåg gives på något av följande sätt:

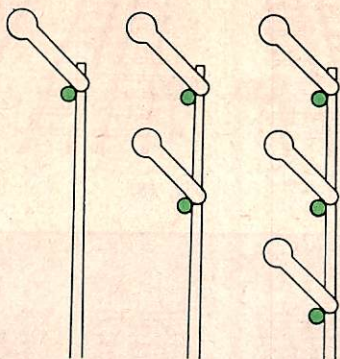


Fig. 20.

a) med semafor genom en, två eller tre vingar i 45° ställning och i mörker motsvarande antal gröna fasta sken (fig. 20), varvid signalbild med två eller tre vingar eller sken vid infart därjämte har innebörden »varsamhet» (se § 9 g),

b) med huvudljussignal genom ett, två eller tre gröna fasta sken (fig. 21) eller ett grönt blinkande sken, varvid sistnämnda signalbild ävensom två eller tre fasta sken vid infart därjämte har innebörden »varsamhet» (se § 9 a och g),

c) med dvärgsignal genom signalbild enligt fig. 11 b eller c, den sistnämnda med innebörd »varsamhet» (se § 9 e), varvid körsignalen, om flera dvärgsignaler förekomma i tågvägen, gäller endast till nästa dvärgsignal,

d) med infarts- eller utfartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) genom grönt fast eller blinkande sken, varvid körsignalen gäller förbi flera efterföljande dvärgsignaler, vilka alla visa »kör»; grönt blinkande sken innebär därjämte »varsamhet» (se § 9 c och d),

e) med huvudsignaltavla eller handsignallykta (se § 9 h).

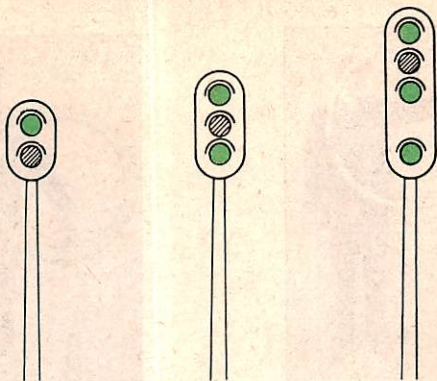


Fig. 21.

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

med skivförsignal, ställd vågrätt, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus,

med försignalvinge, ställd i 45° vinkel uppåt till vänster om masten, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus,

med ofärgat blinkljus å ljusförsignal.

§ 11.



Fig. 22.

Avgångssignal till tåg gives:

Avgångssignal.

a) *Vid dagsljus:*

med signalstav, sträckt uppåt och därefter sakta förd fram och åter i sidled, med den vita sidan vänd mot lokpersonalen (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

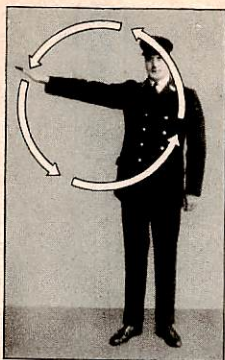


Fig. 23.



Fig. 24.

väcka lokpersonalens uppmärksamhet, gives dessutom såväl vid dagsljus som i mörker signal med ett långt ljud ur signalpipa (—).

Avgångssignal till tåg får ej givas enbart muntligen.

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

Anm. 2. Å driftplats, där på grund av kurva eller annat förhållande föreskriven avgångssignal ej kan av lokpersonalen iakttagas, må avgångssignal såväl vid dagsljus som i mörker givas medelst ljusanordning, visande bokstaven »A», vars manövrering skötes av tågexpeditören personligen.

§ 12.

Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med småfordon.

Mom. 1. Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med fyrhjulig motordressin, som ej går såsom tåg, samt övriga småfordon givas enligt efterföljande föreskrifter.

Anm. 1. Signal enligt mom. 2, 3, 5, 6 och 8 med signalpipa eller signalhorn får ej givas annat än i förening med annan växlingssignal, så vida ej trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören för särskilda fall medgivit undantag.

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

a) *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 med fast sken (fig. 10 a, 11 a), med röd signalflagga, utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och åter, med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra (fig. 14) eller med den ena, sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet (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 (— • —).

b) *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 med fast sken (fig. 10 a, 11 a), med ofärgat sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned, med rött sken från handsignallykta (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,

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

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

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. E

Mom. 3. »Sakta» gives vid dagsljus med grön signalflagga, utvecklad, med signalgivarens ena



Fig. 25.



Fig. 26.

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 efterhand 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. »V a r s a m h e t», som visas från dvärgsignal (fig. 11 c) samt från grön bansignaltavla

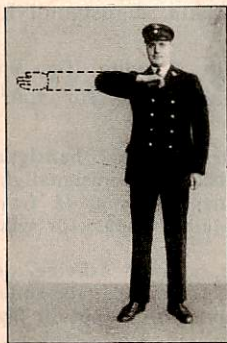


Fig. 27.

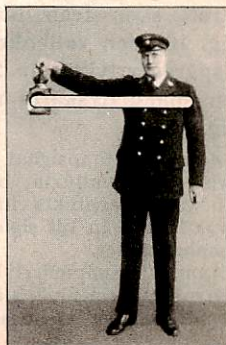


Fig. 28.

(fig. 18) och grönt sken från bansignallykta (fig. 19), gäller för vagnuttagning och färd med småfordon; »varsamhet», som visas med vågsignalskärm, ställd tvärs för spåret, gäller för växlingsrörelse.

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

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

Mom. 6. »*Back*» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd flera gånger vågrätt från höger till vänster och åter (fig. 27), i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (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 ensam 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, den ände, som är på i § 19, I, föreskrivet sätt betecknad såsom framände.

Anm. 5. Vad i anm. 1—4 sagts om lok gäller även i fråga om lokomotor.

Mom. 7. »*Kopplet*» gives på följande sätt: vid dagsljus med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och upprepade gånger förda mot varandra med sammanslagning av händerna (fig. 29).



Fig. 29.

i mörker med omväxlande grönt och ofärgat 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 (i mörker ofärgat sken) visas (fig. 7 b, 8 b, 9 b),



Fig. 30.

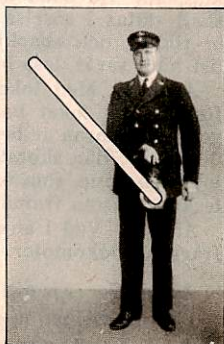


Fig. 31.

med rangérsignal, visande tre ofärgade ljuspunkter med fast sken i lodrät linje eller i sned linje (fig. 10 b, c), med dvärgsignal, visande två ljuspunkter med fast sken i lodrät linje eller ock i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 b, c) skolande, då signaler såväl 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 medge, att signalen »växling tillåten» jämväl får innebära signal till rörelse.

Anm. 2. Dvärgsignal visande två ljuspunkter med fast sken i 45° vinkel åt höger (fig. 11 d; ogiltighets-signal) innebär, att dvärgsignalen skall anses såsom obefintlig.

Mom. 10. »Lägg om växeln» gives såväl vid dagsljus som i mörker företrädesvis med signalpipa, signalhorn, sirén eller vissla medelst ett kort och ett långt ljud (• —). Dessutom kan signalen givas vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd nedifrån och snett uppåt samt därefter 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).



Fig. 32.



Fig. 33.

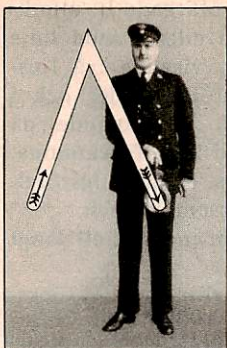


Fig. 34.

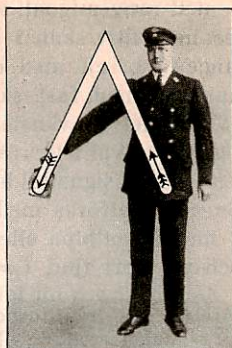


Fig. 35.

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 hoptagen signalflagga hållas i den hand, varmed signal gives.

§ 13.

Signalerna »klart för avgång» gives:
»klart» och »klart».

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

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

Signalen gives

dels av tågchefhavare till tågexpeditör för att ange, att det i vad på signalgivaren ankommer är klart för tågs avgång,

dels av tågexpeditör till tågchefhavare för att efterhöra, om tåg är klart för avgång eller som svar å dylik signal, given av tågchefhavare,

dels ock av tågklarerare till förare för att, då denne givit signalen »Har mötande tåg inkommit?» ange, att så är förhållandet.

Anm. 1. Å driftplats, där svårighet kan förefinnas för tågexpeditör att uppfatta signalen »klart för avgång», må efter styrelsens medgivande densamma givas med en särskild ljustanordning, visande brandgult sken.



Fig. 36.

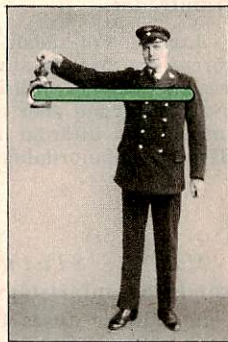


Fig. 37.

Mom. 2. Signalen »klart» gives:

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

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

Signalen »klart» användes för att ange att, resp. för att fråga om visst åliggande för signalgivaren är utfört (jfr dock § 32, mom. 8, § 51, mom. 3, anm. 1 och § 55, mom. 5).

§ 14.

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

Signaler vid provning av genomgående broms.

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, med armen sträckt uppåt, hastigt vrida signallyktan fram och åter, så att ett blinkande ofärgat sken framträder.

Ann. 1. För sådan signalering må efter trafikinspektörens beprövande användas antingen en ljustanordning, visande ett »T» (tillsatt) 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.

Signal-
märkens
använd-
ning.

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

Mom. 2. *Upphållsmärke* användes, där trafikinspektören så anser erforderligt, för att tillkännage, varest snäll-, person- eller blandat tåg skall stanna (jfr dock § 72, mom. 9). Märket bör om möjligt placeras till vänster om spåret i tågets farriktning.

Ann. 1. Vid samma tågväg kunna uppsättas flera upphållsmärken, i vilket fall det sista i tågriktningen är försett med bokstaven U och övriga endast med sifertal.

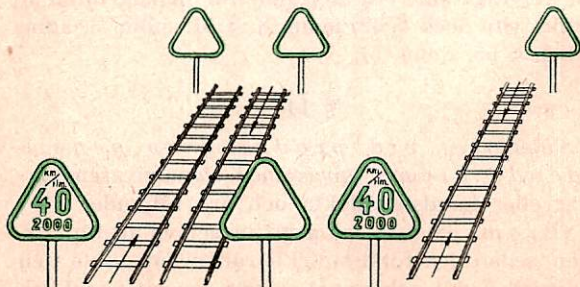


Fig. 38.

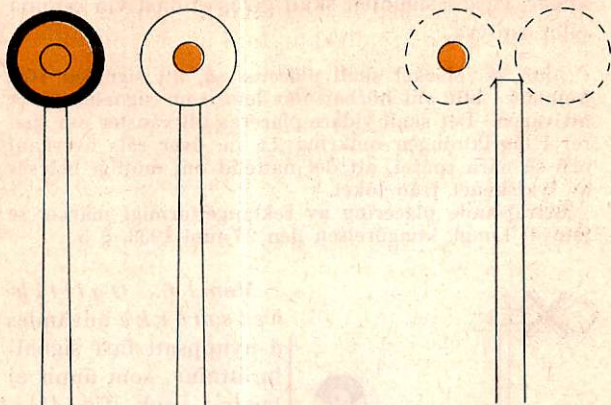


Fig. 39 a. Fig. 39 b.

Fig. 39 c.

Mom. 3. Hastighetstavla användes för att utmärka början och slut av sådan bansträcka, där en lägre hastighet än den för bandelen gällande största tillåtna skall iakttagas under längre tid än en månad (fig. 38).

Mom. 4. Påstigningsmärke kan användas å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, för att ange, att tåg med behovsuppehåll skall göra uppehåll därstädes för resandes påstignande (fig. 39).

Mom. 5. Lysningsmärke (fig. 40) användes för att ange den plats, där signalen »tåg kommer» skall givas enligt föreskrifterna i § 18, mom. 6 b och c, varvid

a) *triangelformigt* märke (fig. 40 a) anger, varest signalen alltid skall givas, och

b) *rektangelformigt* märke (fig. 40 b)



Fig. 40 a.



Fig. 40 b.

anger, varest signalen skall givas endast vid dimma eller snöyra.

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 nattetid om möjligt belyses av lyktskenet från loket.

Beträffande placering av rektangelformigt märke, se jämväl kungl. kungörelsen den 26 juni 1933, § 5.

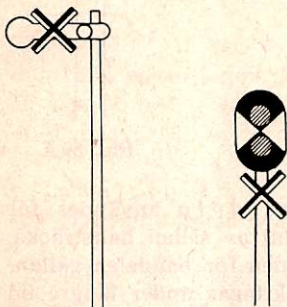


Fig. 41.

Mom. 6. Ogiltighetsmärke användes

å nyuppsatt fast signalinrättning, som ännu ej tagits i bruk (fig. 41).

Å fast signalinrättning, som slopas eller tages ur bruk av annan anledning än i § 52 säges, skola vingar, signalskärmar och lyktanordningar omedelbart borttagas. Semaforvinge kan,

i stället för att nedtagas, nedfällas i läge längs med masten och ljussignal vridas i läge vinkelrätt mot spåret.

Mom. 7. Skyddssektionsmärke användes för att varsko lokpersonalen, att vid märket vidtager en icke strömförande kontaktledningssträcka om cirka 180 m. längd (»skyddssektion») (fig. 42).

Mom. 8. Skredvarningsmärke användes för att tillkännage, att anordningar äro vidtagna, varigenom kontaktledningarna göras spänningslösa vid skred eller sättningar i banvallen (fig. 43).

Mom. 9. Orienteringsmärke användes för att orientera lokpersonalen om visst förhållande i de fall, då

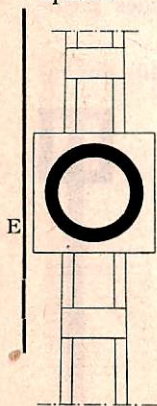


Fig. 42.



Fig. 43.



Fig. 44.



Fig. 45 a.



Fig. 45 b.

styrelsen så föreskrivit, och kan i övrigt användas dels vid driftplats, där personal ej finnes, dels då behov därav enligt baningenjörens beprövande föreligger (fig. 44).

Mom. 10. Märktavla för ljussignaler användes för att tillkännage beteckningen å viss signal (fig. 45).

§ 16.

Mom. 1. Då växlingsarbetet så fordrar, skola vid växlar signallyktor finnas anbragta, medelst vilka såväl vid dagsljus som i mörker genom olika vita signalbilder anges 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.)

Mom. 2. För enkla växlar äro signalbilderna följande:

a) vid gång mot växeln,
då växeln ligger till rakspåret: en fyr-
sidig bild (fig. 46);



Fig. 46.

då växeln ligger till kurvspåret: en
snett nedåt ställd pil, vars spets an-
ger, till vilken sida om rakspåret växeln
leder (fig. 47);



Fig. 47.

*Signallyk-
tor vid väx-
lar, spår-
spärrar,
stopp-
bockar
m. fl.
ställen.*



Fig. 48.

b) vid gång med växeln,
då växeln ligger till rakspåret: en tresidig bild (fig. 48);



Fig. 49.

då växeln ligger till kurvspåret: en rund bild (fig. 49).

Mom. 3. 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 anger växellägena på följande sätt:



Fig. 50.

a) för gång å till höger ledande rakspår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 50);



Fig. 51.

b) för gång å till vänster ledande rakspår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 51);

c) för gång å till höger ledande krökt spår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 52);



Fig. 52.

d) för gång å till vänster ledande krökt spår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 53).



Fig. 53.

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 ange, att normalspårigen resp. smalspårigen fordon ej må föras genom dylik växel på grund av densammans läge, användes som övre resp. nedre signalbild i mom. 4 omförmäld spårspärrsignal.

Mom. 6. För att ange lokalt omläggbara växlers normallägen resp. omlagda lägen, 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. Signalmedel och signaler å järnvägsfordon och småfordon.

A. Signalmedel.

§ 17.

Följande signalredskap användas:

Sirén,

Signalredskap.

Vissla,
Ringklocka,
Signallyktor med rött och ofärgat
 sken,
Slutsignaler,
Signaliskärm för betecknande av framänden
 å elektrolok, motorvagn och lokomotor,
Signalflagga, röd,
Signalflagga, grön,
Signalgivarens armar och
Handsignallykta, varmed kan visas fast
rött, grönt och ofärgat sken.

B. Signaler.

§ 18.

Signaler
med vissla,
sirén
och ring-
klocka å
lok och
lokomotor.

Mom. 1. Med vissla eller sirén å lok och lokomo-
 tor givas de i mom. 2—10 här nedan angivna sig-
 naler.

Mom. 2. »Giv akt», ett kort ljud (•), gives:

a) vid igångsättning, då så erfordras till per-
 soners varnande;

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

c) då tåg utan bemannad skruvbroms får pas-
 sera driftplats, såsom svar å given avgångssignal;

d) då under tågs gång lindrig skruvbromsning
 påkallas;

e) då tåg, som vid infart å driftplats stannat
 vid anordning för kol- eller vattentagning eller
 annorstädes, åter skall sättas i gång för att fram-
 föras till annat ställe å driftplatsen;

f) då tåg på given signal till växlingsrörelse skall
 framföras förbi infartstågvägens slutpunkt (jfr § 72,
 mom. 9) eller förbi uppehållsmärke;

g) till besvarande av signalen »varsamhet» eller
 »sakta», visad mot lok eller lokomotor vid vagnars
 avhämtande å linjen (jfr § 32, mom. 6).

Anm. 1. Då flera lok framföra ett tåg eller påskjut-
 ning äger rum 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 eller påskjutning äger rum 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 verkställt 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, kurva i djup skärning eller korsning med enskild, ej allmänneligen befaren väg, där signalen enligt baningenjörs beprövande skall givas (jfr § 15, mom. 5);

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

d) i de fall, som omnämnas i § 32, mom. 5 och § 68, mom. 6;

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

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

Mom. 7. »*F a r a*», 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. »*H a r m ö t a n d e t å g i n k o m m i t ?*», två korta ljud (●●), gives:

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

Mom. 9. »*J a g ä r b e r e d d p å h i n d e r o c h s p å r ä n d r i n g*», tre korta ljud (●●●), gives:

då vid annalkandet till station infartssignalen bibehålles till stopp, efter det signalen »tåg kommer» givits. Har tåget ej fast uppehåll, skall signalen upprepas, sedan loket efter erhållen körsignal kommit innanför stationsgränsen och lokpersonalen iakttagit stoppsignal från signalredskap, som hålles stilla.

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 eller lokomotor;

b) då vid tågmöte eller tågförbigång det först inkommande tågets främre ände stannat hinderfritt i förhållande till det andra tåget och föreskrift om signalens givande finnes intagen i tågets tjänstetidtabell.

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

»*G i v a k t*»: ett enstaka slag,

»*T å g k o m m e r*»: flera enstaka slag,

»*F a r a*»: många tätt på varandra följande slag.

§ 19.

Signaler å järnvägs- och småfordon.

Följande signaler skola föras å järnvägs- och småfordon:

I. Å verksamt lok och verksam lokomotor.

a) *Vid dagsljus* skall framänden å alla lok utom ånglok (där skorstenen markerar framänden)

ävensom å lokomotor 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, där skärmarna äro placerade (fig. 54). 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.

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

b) *I mörker* skall den i tågriktningen främst varande delen samt vid växling framänden å lok och lokomotor utmärkas genom antingen två eller tre lyktor eller ock en enda, centralt fästad lykta, samtliga med fast ofärgat sken framåt (fig. 55).

Den andra änden å lok och lokomotor skall i mörker utmärkas med en eller två lyktor med fast ofärgat sken bakåt och ovanför dessa en lykta med fast rött sken, likaledes bakåt (fig. 56) eller ock vid tågrörelse med en eller två lyktor med fast rött sken bakåt.

Anm. 2. När vagnar medföras vid tågrörelse eller vagnuttagning, kunna lyktorna mot vagnarna vara släckta.

Anm. 3. Å lok eller lokomotor, som går till eller från tågsätt eller under tågtjänst utför växlingsrörelser eller som användes vid vagnuttagning, ävensom å återgående påskjutningslok erfordras ingen ändring av lyktskenen.

Anm. 4. Vagn, som under växling alltid skall medföras kopplad intill loket, skall i signaleringshänseende anses tillhöra loket.

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 (lokomotor), 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. 57) eller på liknande sätt målade och uppsatta skärmar och

i mörker: två signallyktor med fast eller blinkande ofärgat sken i riktning mot loket (lokomotorn) och rött sken åt motsatt håll (fig. 58).

Anm. 5. Då vagnar vid vagnuttagning skola avkopplas från tåg å linjen, får slutsignalen anbringas på det fordon, som går närmast intill de vagnar, som skola avkopplas, under förutsättning att slutbromsare medföljer eller att samtliga vagnar äro anslutna till bromsledningen i tåget.

Anm. 6. Om endast en blinkljuslykta finnes tillgänglig såsom slutsignal, skall densamma uppsättas på högra sidan i tågets farriktning och lykta med fast ofärgat sken sålunda på den vänstra.

III. Å vagnar vid vagnuttagning samt å småfordon vid färd å linjen.

I mörker skola följande signaler föras:

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

b) fast rött sken åt det håll, varifrån å ban-

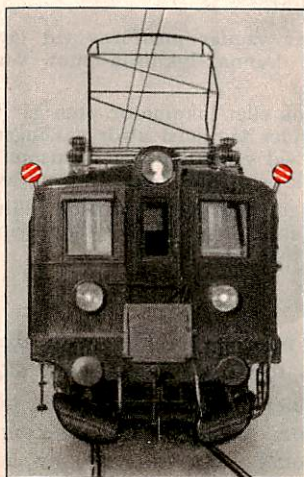


Fig. 54.

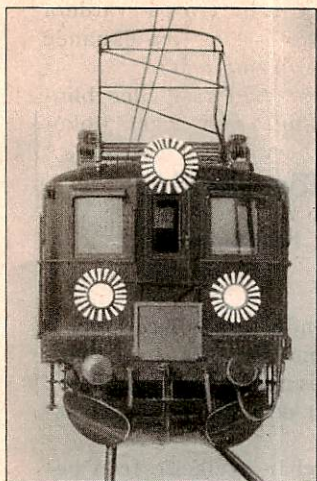


Fig. 55.

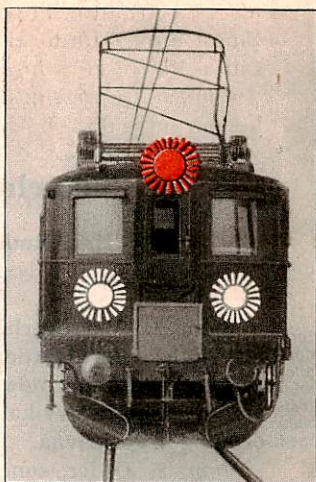


Fig 56.

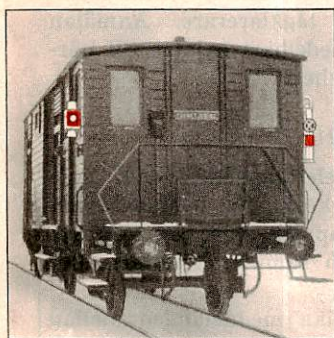


Fig. 57.

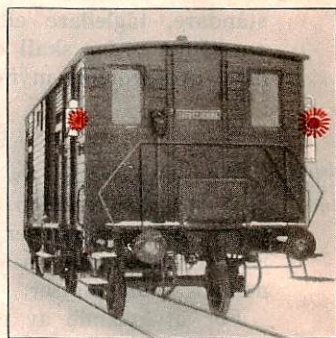


Fig. 58.

sträcka, där dubbelspårsdrift äger rum, tåg väntas å samma spår och fast ofärgat sken åt motsatta hållet.

Anm. 7. Dylka signaler skola dock ej föras under det vagnar av tåg utföras å linjen för avkoppling.

Anm. 8. För belysningsändamål må å småfordons framände dessutom föras lyktor (strålkastare) med ofärgat sken framåt.