

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Särtryck nr 2

SÄKERHETSORDNING
(Säo)

VID

STATENS JÄRNVÄGARS NORMAL-
SPÅRIGA BANDELAR

FASTSTÄLLD AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 11 februari 1947

att gälla från och med den 1 november 1947

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket
den 15 juni 1947.

Särtryck nr 2

SÄKERHETSORDNING

(Säo)

VID

STATENS JÄRNVÄGARS NORMAL- SPÅRIGA BANDELAR

FASTSTÄLLD AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 11 februari 1947

att gälla från och med den 1 november 1947



Att observera:

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

De bestämmelser, som gälla endast på elektrifierad bansträcka, äro utmärkta med ett streck i yttre marginalen och bokstaven E.

Nya bestämmelser och bestämmelser, som ändrats i sak, äro utmärkta med ett streck i inre marginalen.

I såo anges endast »km» i stället för »km/tim»; S-formulär betecknas enbart med S1, S2 etc.

Till såo höra följande tillägg, vilka innehålla avvikelser från såo bestämmelser:

Tillägg A, som gäller på bandelen Svartön—gränsen mot Norge med bilinjerna till Koskullskulle och Malmberget—Tingvallskulle.

Tillägg B, som i angivna fall skall tillämpas vid krig eller krigsfara.

I såo användas förutom några allmänt brukliga förkortningar även följande, i str 40 intagna:

bdisp	bandisposition	pålok	påskjutningslok
biö	baningenjör*)	siiö	signalingenjör
blp	blockpost	stf	stationsföreståndare
bm	banmästare (föreståndare för bm-avdelning)	sth	största tillåten hastighet
bps	banpersonal	str	särtryck
bv	banvakt	tbfh	tågbefälhavare
dpl	driftplats	tdt	tidtabell
eiö	elektroingenjör*)	ti	trafikinspektör*)
ledm	ledningsmästare (föreståndare för driftcentral)	tkl	tågklarerare
miö	maskiningenjör*)	tl	tågledare
plv	platsvakt	tps	tågpersonal
ps	personal	tv	tågvakt
		txp	tågexpeditör
		vko	veckoorder
		vut	vagnuttagning.

Ovanstående förkortningar användas såväl för grund- och böjningsformer av resp. ord som i sammansatta ord.

*) sektionsföreståndare.

Paragrafregister.

	Sid.
Kunskapsfordringar	7
Begreppsbestämningar	11

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1. Signalmedel och signaler, som få användas	17
§ 2. Tillsyn av signalmedel m. m.	17
§ 3. Omsorg vid signalgivning	17
§ 4. Signals åttlydnad	18
§ 5. Dags signaler och natts signaler	18

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

§ 6. Signalmedlens indelning	18
§ 7. Fasta signalinrättningar	18
§ 8. Fasta signalredskap	23
§ 9. Flyttbara signalredskap	25
§ 10. Signalmärken	32
§ 11. Personalens underrättande om vissa signalmedels uppsättande m. m.	36
§ 12. Signaler, som ges med signalpipa eller signalhorn resp. sirén eller vissla	37

Kap. III. Signalmedel och signaler på tåg- och småfordon.

§ 13. Signalredskap	37
§ 14. Signaler med sirén eller vissla eller med ringklocka på lok, lokomotor och rälsbuss	38
§ 15. Signaler på tåg- och småfordon	40
§§ 16—19. Reservnummer.	

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20. Säkerhetsbestämmelsernas efterlevnad m. m. Avvikelser från säo	44
§ 21. Telefonsamtal m. m.	44
§ 22. Ur och tidtabellsbok (tdtbok)	44

Kap. II. Banans klarhållande. Vagnuttagning (vut) och småfordonsfärd.

§ 23. Banans skick och besiktning	44
§ 24. Sidospår på linjen	45
§ 25. Upplag av lösa föremål	45

	Sid.
§ 26. Signalering vid vägkorsning	45
§ 27. Fara på linjen så att tåg ej får framgå	46
§ 28. Linjen i sådant skick att hastighetsnedsättning måste ske	47
§ 29. Bandisposition (bdisp)	49
§ 30. A-, B- och C-arbeten	50
§ 31. Arbete på station; spår på station ofarbart	52
§ 32. Vagnuttagnings (vut)	52
§ 33. Småfordon	55
§ 34. Reservnummer.	

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

§ 35. Tidtabellsbok (tdtbok). Angivande av möte i tid- tabell (tdt). Tillfällig tidtabell (tdt)	58
§ 36. Order att extratåg går och att tåg inställes	59
§ 37. Påskjutning	60

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38. Besiktning av tågfordon m. m.	60
§ 39. Olika slags bromsar. Tågens indelning ur broms- synpunkt. Tågs storlek vid olika sth	61
§ 40. Erforderlig bromsvikt i tåg	63
§ 41. Antalet lok i tåg och deras plats	65
§ 42. Skyddsutrymme intill lok (lokomotor)	67
§ 43. Tågsammansättning	68

Kap. V. Tågs klarering och framförande.

§ 44. Bevakning av driftplats (dpl)	72
§ 45. Daglig inspektion och tillsyn	72
§ 46. Säkerhetstjänstens handhavande i allmänhet	73
§ 47. Reservnummer.	
§ 48. Belysning på personplattform	74
§ 49. Order till tåg och vagnuttagnings (vut)	74
§ 50. Bestämmande av tågspår	75
§ 51. Huvudsignals manövrering	76
§ 52. Infartssignal vid bevakad driftplats (dpl) är brist- fällig eller kan eljest ej visa »kör» eller saknas. Utfartssignal vid bevakad driftplats (dpl) är brist- fällig. Försignal är bristfällig	78
§ 53. Tändning av signallyktor	80
§ 54. Växlars lägen och tågvägs klargöring	81
§ 55. Tågvägsinspektion	82
§ 56. Tågs skyddande mot växlingsrörelser m. m.	84
§ 57. Tågs samtidiga in- eller utfart vid station	86
§ 58. Avspärrning eller bevakning av spår	86
§ 59. Tåganmälningsskyldighet. Tåganmälan	87
§ 60. Reservnummer.	
§ 61. Hinderanmälan	90
§ 62. Tågtidjournal	90
§ 63. Tågs bemanning	90

	Sid.
§ 64. Loks (lokomotors) bemanning	90
§ 65. Rätt att taga plats på lok eller lokomotor	91
§ 66. Tågs iordningställande	91
§ 67. Tågs avgång	92
§ 68. Tågs gång	96
§ 69. Tågs hastighet	97
§ 70. Hastighet i växlingstjänst	101
§ 71. Bromsning	101
§ 72. Tågs ankomst till driftplats (dpl)	101
§ 73. Hinder på station för tåg med fast uppehåll	106
§ 74. Hinder för genomfartståg och tåg med behovs- uppehåll	106

Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd. Enkelspårsdrift på dubbelspår.

§ 75. Tågförsening. Olika sätt för ändring av tågs ordningsföljd	108
§ 76. Ändrad tidtabell (tdt)	108
§ 77. Ändring av möte genom enstaka order. Nyutrustat tåg	109
§ 78. Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning genom enstaka order. Tågsättsbyte	111
§ 79. Tåglesdarens (tl) ingripande vid möte, som ej är angivet i tågs tidtabell (tdt)	112
§ 80. Reservnummer.	
§ 81. Enkelspårsdrift på dubbelspår	113

Kap. VII. Banpersonalens (bps) underrättande.

§ 82. Banpersonalens (bps) underrättande om extra anordningar och rubbningar i driften	116
--	-----

Kap. VIII. Tågmissöden, tågolyckor och tillbud därtill.

§ 83. Tåg, som stannat på linjen och kan fortsätta, ehuru ej utan vidare. Tåg, som stannat på linjen och endast kan backa. Oförklarlig stoppsignal på linjen. Fordon, som gått loss från tåg på linjen..	120
§ 84. Tåg, som stannat på linjen och ej kan fortsätta. Hjälpåtg. Kvarlämnande av fordon på linjen	122
§ 85. Tågs stoppande vid fara eller hinder	124

C. Undantagsbestämmelser.

Kap. I. Bestämmelser om tågs framförande över obehakade driftplatser (dpl).

§ 86. Bestämmelsernas tillämplighet	125
§ 87. Driftplats (dpl), som får vara obehakad	125
§ 88. Ändring av bevakningsskyldigheten för driftplats (dpl)	125

	Sid.
§ 89. Tågväg när station är obebakad. Huvudsignals manövrering	126
§ 90. Kontrollåsnnycklar	126
§ 91. Hastighet	127
§ 92. Tågpersonalens (tps) åtgärder när »Fri genomfart» ej anmålts eller när huvudsignal ej visar »kör»	127
§ 93. K 16-nyckels utlämnande m. m.	128
§ 94. Åtgärder innan bevakning upphör	129
§ 95. Utväxling av tågfrågor. Åtgärder på station när »Fri genomfart» ej anmålts	130
§ 96. Bevaknings återupptagande	130
Kap. II. Bestämmelser om trafik på bispår.	
§ 97. Trafik på bispår	131
Kap. III. Bestämmelser om bemanning av lok (ej ånglok) och lokomotor med endast förare.	
§ 98. Loks (lokomotors) bemanning med endast förare	132
Kap. IV. Bestämmelser om tåg utan särskild tågbefälhavare (tbfh).	
§ 99. Tåg utan särskild tågbefälhavare (tbfh)	133
Kap. V. Bestämmelser om trafik på trafiksvaga bansträckor.	
§ 100. Trafik på trafiksvaga bansträckor	134
Kap. VI. Bestämmelser för lokomotor- och rälsbusståg.	
§ 101. Bestämmelser för lokomotor- och rälsbusståg ..	142
Bil. 1. Exempel på banans indelning	146
Bil. 2. Befordringsvillkor för vissa arbetsmaskiner och specialfordon (§ 43: 7)	147
Bil. 3. Undantag från skyldighet för tpx (plv) att vistas på plattform eller i dess närhet, när tåg är på in- eller utgående på dpl (§ 46: 6)	149
Bil. 4. Exempel till § 100	150
Bil. 5. S-formulär	153

Kunskapsfordringar.

I nedannämnda delar av säo erfordras godkända kunskaper för olika tjänstegrenar vid ban-, maskin- och trafikavdelningarna.

Allmänna anvisningar.

Var och en skall känna till innebörden av de begreppsbestämningar, som förekomma i de delar av säo, vari han skall äga godkända kunskaper.

Betr. vissa föreskrifter med en mer begränsad giltighet, t. ex. om dubbelspårdrift, elldrift, trafik på bispår, trafikeriing av trafiksvaga bansträckor m. m., skall vederbörande äga godkända kunskaper, endast när placeringssort eller tjänstgöring så kräver.

En del paragrafer eller moment äro avfattade så, att åligganden för flera olika befäls personer eller personalgrupper anges i dem. Av praktiska skäl har en fullständig detaljuppdelning av innehållet i dessa paragrafer (moment) ej kunnat göras nedan. Av sammanhanget torde emellertid framgå, vad vederbörande på grund av sin tjänst *måste* kunna; fullständig kännedom om det övriga erfordras ej. I tveksamma fall göres förfrågan hos vederbörande examinerator.

I. Banavdelningen.

(Se även anvisningarna ovan.)

Bm- och banförmanstjänst:

§§ 1—36, 38—40, 43—45, 48—49: 1, 51, 52: 7, 53—56, 65, 66: 4, 67—69, 75: 2, 81—94, 97, 100, 101: 2, tillägg B.

Bvtjänst:

§§ 1—33, 35: 1 och 3, 43: 7, 45: 1, anm., 48, 52: 7, 53, 54: 2, 56, 67: 6, 68: 2, 69: 1—3, 75: 2, 81—86, 88—90, 93—94, 100, tillägg B.

Brovaktstjänst:

§§ 1—23, 25—33, 35: 1 och 3, 37: 1, 2, 1:a stycket, 52, 53, 67: 6, 68: 2, 69: 3, 75: 2, 81—85, 100, tillägg B.

Tjänst som förare av motordriven revisionsvagn:

Förutom de kunskapsfordringar, som anges för lokps, även §§ 90, 93 och hela 94.

Tillsyningsmanstjänst:

§§ 1—33, 35: 1 och 3, 39, 40, 43, 49: 1, 54: 2, 56, 65, 67: 6, 68: 3, 75: 2, 81—85, 90, 93, 94: 4, 100, 101: 2, tillägg B.

Vägvaktstjänst:

§§ 1—5, 8, 9, 12, 15, 20—22, 26—28, 32: 5, 33: 6 och 9, 35: 1 och 3, 37: 1, 2, 1:a stycket, 53: 4, 67: 6, 68: 2—3, 75: 2, 81, 82, 83: 4, 84: 1 och 3, 85, 100, tillägg B.

Plottjänst vid lastplats och vid hållplats:

Samma kunskapsfordringar, som angivas för motsvarande tjänster under III. Trafikavdelningen.

Ledningstjänst vid eldrift:

§§ 1—23, 25—33, 35: 1 och 3, 38—40, 43, 44, 49: 1, 52, 56: 5 och 7, 63—65, 66: 4, 67—70, 72—74, 75: 2, 81—86, 89—96, 100 och 101: 2, tillägg B.

Signalreparatörs- och förreglingsvaktstjänst:

§§ 1—33, 35: 1 och 3, 46: 1, 50: 2, 51, 52, 54, 55: 2—4 samt 8 och 9, 65, 67: 6, 68: 2, 69: 3, 75: 2, 81, 82, 85—87, 89—91, 93, 94, 96, 100, tillägg B.

Telefonreparatörs- och telefonledningsvaktstjänst:

§§ 1—23, 25—33, 35: 1 och 3, 67: 6, 68: 2, 75: 2, 81: 1, 82, 85, 100, tillägg B.

II. Maskinavdelningen.

(Se även anvisningarna på sid. 7.)

Lokps:

§§ 1—41, 43—44, 46: 6, 49, 50, 51: 1, 2 och 7, 52, 53, 55, anm. till mom. 3 a och mom. 5, 2:a stycket, 56, 57, 58, 63—81, 82: 1, fotnot till mom. 2 och 8 samt anm. till mom. 12, 83—89, 91, 92, 94: 2, 95, 97—100, tillägg B.

Anm. Lokps på tåg, där föraren samtidigt är tbfh, dessutom §§ 42, 93 och 94: 4.

Vagnskötartjänst:

§§ 1—10, 12—15, 20—22, 25, 27, 28, 31, 35: 1 och 3, 38—40, 42, 43, 63, 65, 66: 1, 2 och 4, 67: 1—6, 68: 3—5, 71, 72: 1—9, 83—85, 101: 2, tillägg B.

Vagntjänst på bangård:

§§ 1—10, 12—15, 20—22, 25, 31, 35: 1 och 3, 38—40, 43, 53: 4, 56: 5 och 7, 65, 66: 1, 2 och 4, 67: 6, 68: 2, 72: 1—2, 73, 85: 1, 2 och 4, 99: 2 f) och i), 101: 2, tillägg B.

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

§§ 1—10, 12—15, 20—22, 25, 31, 38, 53: 4, 56: 5 och 7, 65, 67: 6, 72: 1—2, 85, 101: 2, tillägg B.

III. Trafikavdelningen.

(Se även anvisningarna på sid. 7.)

Stf- och tkltjänst:

Såo i dess helhet.

*Tvtjänst vid*a) *lastplats:*

§§ 1—22, 25—33, 35—37, 38: 3, 40: 3, 41: 1, 2:a stycket, 43, 44, 2:a stycket, 45, 46: 1 och 6, 48, 51—53, 54: 1, 2:a stycket samt mom. 2 och 5, 55: 10, 56: 6, 61, 67: 1—3 och 5—6, 68: 1—2, 70, 72: 1—2, 5—6 samt 8—10, 75: 2, 81: 1 och 9, 82—85, 88—90, 93, 94, 96, 98: 4, 100, 101: 2, tillägg B.

b) *blp eller signalplats:*

§§ 1—9, 11, 12, 14, 15, 20—22, 27—30, 32, 33: 5, 35, 36: 1 och 4, 37, 44, 45, 46: 1 och 6, 49, 51—53, 59—62, 67: 1—3 och 5—7, 68: 1 och 2, 72, 75: 2, 81—86, 88—96, 98: 4, 99—101, tillägg B.

*Plvtjänst vid*a) *lastplats:*

§§ 1—5, 8, 9, 10: 2 och 4, 12, 14: 6, 15, 20, 21, 22, 26—30, 32: 8—10, 33: 4, 35: 1 och 3, 37: 1, 38: 3, 40: 3,

41: 1, 2:a stycket, 43, 46: 3 och 6, 48, 53, 54: 2, 56: 6, 67: 1—3 och 5—6, 68: 1—2, 72: 5—6 och 9, 75: 2, 81: 1 och 9, 83—85, 98: 4, tillägg B.

b) *hållplats:*

§§ 1—5, 8, 9, 10: 2 och 4, 12, 14: 6, 15, 20, 21, 26, 35: 1 och 3, 37: 1, 41: 1, 2:a stycket, 46: 6, 48, 67: 1—3 och 5—6, 68: 1—2, 72: 5—6 och 9, 75: 2, 81: 1 och 9, 83: 4, 85, 98: 4.

Konduktörstjänst:

§§ 1—22, 27—32, 33: 10, 35—44, 46: 6, 49, 50: 2—3, 55: 5, 2:a stycket, 56, 57, 58, 63, 65—77, 78: 4, 79—81, 83—86, 88—95, 98—100, tillägg B.

Tjänst som rälsbussförare:

Med undantag av §§ 39, 40, 98 och 99 samma kunskapsfordringar som för lokps och dessutom §§ 46: 2, 93, 94: 4, 101.

Lokomotorps:

Samma kunskapsfordringar som för lokps och dessutom §§ 46: 2, 93, 94: 4 och 101.

Anm. Lokomotorps, som användes *uteslutande* i växlingstjänst, behöver ej känna till de av bestämmelserna ifråga, som gälla tåg- och vagnuttagningsstjänst.

Ställverks- och signalvaktstjänst:

§§ 1—22, 26—33, 35: 1 och 3, 37, 41: 2, 46, 50—58, 61: 4, 65, 67: 2—6, 68: 2, 69: 3, 72—74, 75: 2, 77: 2, 81, 83—85, 97, 99: 2 i), tillägg B.

Tillsyningsmanstjänst:

Samma kunskapsfordringar, som ovan angivits för motsvarande tjänst vid banavdelningen.

Växlingstjänst:

§§ 1—22, 25, 31—32, 35: 1 och 3, 38—43, 46: 2—3, 50: 2, 52, 53: 3—4, 54—58, 65, 67: 5—6, 68: 2, 70, 72: 6—7, 73, 83—85, 99: 2 f) och i), 101, tillägg B.

Bromsartjänst:

§§ 1—22, 27, 35: 1 och 3, 40: 2, 2:a stycket, 3, 7—8, 43: 1—2 och 4, 65, 66: 4, 67: 3—6, 68, 71, 72: 1—9, 83—85, 100, 101, tillägg B.

Begreppsbestämningar.

(Vissa begrepp, som klargjorts i andra särtryck, t. ex. benämningar på befattningar e. d., äro ej medtagna här.)

Arbeten på linjen:

A-arbete = arbete, som kan utgöra hinder för tågrörelse över arbetsplatsen, såvitt hindret ej består endast i att kontaktledningen fränkopplats (jfr C-arbete), eller arbete i tunnel eller snögalleri, som kräver större eller spridd arbetsstyrka eller tunga transporter.

B-arbete = arbete, som kräver hastighetsnedsättning över arbetsplatsen men ej är A-arbete.

C-arbete = arbete, som kräver fränkoppling av kontaktledningen men ej är A-arbete.

Banan = järnvägen med dess över- och underbyggnad samt vid spår befintliga eldriftledningar med därtill hörande delar.

Bandisposition (bdisp) = anordning, varigenom viss bansträcka eller visst huvudspår eller bispår därå avstänges från tågrörelse och upplåtes för A-arbete eller vut.

Banpersonal (bps) = järnvägspers, som på grund av tjänsten måste vistas på linjen utan att tjänstgöra på tåg.

Bansträcka, se bil. 1.

Behovsuppehåll = tåguppehåll, som enl. tdt eller på en föregående station erhållen order skall göras på dpl endast vid behov (a, p, X).

Bispår = spår mellan två dpl, vilket trafikeras enl. särskilda bestämmelser.

Blockpost (blp) = med huvudsignal försedd plats på linjen, som användes för att möjliggöra tätare tågföljd; på bansträcka med automatisk linjeblockering fungerar huvudsignalen — för högerspårtrafik i regel dvärgsignal — automatiskt; på annan bansträcka manövreras huvudsignalen av tv, som utväxlar tåganmälan.

Anm. Med »blp» avses en icke automatisk blp.

Blocksträcka, se bil. 1.

Bromstal för visst tåg = det tal, som anger den sammanlagda bromsvikten i tåget i % av vagnvikten.

Bromsvikt = det i ton uttryckta tal, som anger till vilket värde bromsblockens tryck mot hjulen på ett fordon skall uppskattas.

Driftcentral = gemensam benämning på omformar- och transformatorstation för eldriften.

Driftplats (dpl) = gemensam benämning på station, blp (även automatisk), lastplats, hållplats och signalplats.

Med hänsyn till *bevakningen* indelas dpl i:

bevakad dpl = dpl med huvudsignal, när txp skall tjänstgöra där för tågrörelse,

obevakad dpl = antingen dpl med huvudsignal, när txp ej skall tjänstgöra där för tågrörelse, eller dpl utan huvudsignal.

Anm. När station fungerar som blocksträcka, anses den vara bevakad, om den ej i tdt eller särskild order angivits som obevakad.

Dubbelspårsdrift = tågrörelse på två huvudspår, av vilka det ena användes för tåg i ena och det andra för tåg i andra riktningen. Tågen skola normalt gå på det vänstra huvudspåret i farriktningen.

Efterkoppling = den tågdel i tryckluftbromsat tåg, som är kopplad efter det sista fordonet med verksam tryckluftbroms.

Enkelspårsdrift på dubbelspår = tågrörelse på dubbelspår, när ena huvudspåret användes för tåg i båda riktningarna.

Fast postställe = ställe på linjen, som ej är dpl eller väggkorsning men som måste bevakas av bps vid tågrörelse.

Fast uppehåll = tåguppehåll, som enl. tdt eller på en föregående station erhållen order skall göras på dpl, oavsett om trafikutbyte förekommer eller ej (minutuppehåll, @, \textcircled{p} , \otimes , samt a, p eller \circ i förbindelse med minutuppehåll).

Förreglingsbar växel eller spårspärr = växel (spårspärr), som står i sådant beroende av huvud- eller dvärgsignal, att växeln (spårspärren) måste vara rätt lagd, för att körsignal skall kunna ges, och ej kan omläggas, så länge körsignal visas.

Anm. Förreglingsbar växel (spårspärr) blir förreglad, när huvudsignalen (dvärgsignalen) ställs till »kör». Förreglingen upphävs, när signalen återställs till »stopp»; ingår växel (spårspärr) i tågvägsförregling (med tågvägslås, tågvägsspärr eller elektrisk tågvägsförregling) och är den ej kontrollförreglad i signalledningen till semafor, kvarstår dock förreglingen, tills tågvägsförreglingen upphävs.

När förreglingsvev, -hävstång eller -ställare förts över i omlagt läge, utan att huvudsignalen (dvärgsignalen) ställts till »kör», anses växeln (spårspärren) vara endast låst.

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

Hjälpsignalmedel = huvudsignaltavla, i mörker handsignallykta visande rött sken, uppsatt på huvudsignals mast eller under huvudsignals lyktanordning för att ersätta stoppsignal på huvudsignalen.

Huvudspår = för tågrörelse på linjen avsedda spår, som ej äro bispår.

Anm. Nedspåret = det huvudspår på dubbelspår, som normalt användes för tåg med udda nummer; det andra huvudspåret benämnes *uppspåret*.

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

Högerspår = huvudspår på dubbelspår, när det användes av fordon i motsatt riktning mot den normala.

Kontrollstation = station, som skall kontrollera, att viss order delgivits tps. Kontrollstation är, när annat ej bestämts, den station, där ordern skall tillämpas, eller, om ordern gäller linjen, den station, som senast beröres av tåget, innan ordern skall tillämpas.

Kruttåg = tåg, som är upplåtet för explosiv vara av 1:a klass men ej för resande, eldfarlig olja eller annat lättantändligt gods.

Lastplats = för trafikutbyte avsedd plats på linjen med eller utan huvudsignal och med sidospår.

Linjeblockering = anordning för att reglera tågföljden på linjen genom spårledningar (= automatisk linjeblockering) eller genom blockförbindningar mellan blocksträckornas ändpunkter (= manuell linjeblockering).

Linjen, se bil. 1.

Lok = ellok, ånglok, motorlok och motorvagn, se str 27.

Anm. Uttryck som »koppelok» o. d. får avse endast *verksam* lok.

Lokomotor, se str 312.

Lokpersonal (lokps) = förare och biträde på lok eller manövervagn, varifrån motorvagn manövreras.

Anm. Rälsbussförare och lokomotorps likställas med lokps enl. säo, om annat ej sägs.

Normalläge för växel eller spårspärr = visst, på förhand bestämt läge, som växeln (spårspärren) i regel skall intaga; det andra läget benämnes omlagt läge.

Ordergivningsstation = av ti utsedd station, som skall delge tps order enl. säo.

Platsvakt (plv) = föreståndare för hållplats och sådan lastplats, där huvudsignal ej finns eller där huvudsignalen manövreras av annan ps än platsens.

Pålok = lok (lokomotor), som användes för att påskjuta tåg med lok eller lokomotor främst.

Resande = alla personer, som färdas på tåg, dock ej tjänstgörande järnvägs-, post- och tullps och ej heller personer, som medfölja för tillsyn av djur, gods eller fordon.

Revisionsvagn, motordriven, likställes med lokomotor, om annat ej sägs.

Rälsbuss, se str 312.

Sidospår = på station: annat spår än tågspår; på linjen: annat spår än huvudspår eller bispår.

Signalplats = med huvudsignal försedd plats på linjen, som ej är blp (vare sig automatisk eller ej) eller lastplats, t. ex. rörlig bro.

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

Slutväxel, se tågväg, infartstågväg.

Småfordon = gemensam benämning på A-, B- och C-fordon.

A-fordon = med gods lastad tralla*) och så tungt lastad trehjuling*), tramp- eller dragdressin, att den ej genom direkt lyftning eller, betr. trehjuling, genom tippning omedelbart kan undanföras från spår av endast en man. Till A-fordon räknas även arbetsmaskin, som framföres på egna hjul men ej är tågfordon.

Anm. För vissa trallor och arbetsmaskiner gälla dock särskilda bestämmelser för framförandet enl. åsatt märkning.

B-fordon = fyrhjuling motordressin och sådan tralla*), som är olastad eller transporterar endast personer; till B-fordon får kopplas en dylik tralla, om den har automatisk broms.

Anm. Motortralla, som användes av ledningsps vid *angeläget reparationsarbete*, anses som B-fordon, även om stege, verktyglåda e. d. medföres.

C-fordon = trehjuling*), tramp- eller dragdressin, samtliga olastade eller i varje fall ej tyngre lastade, än

*) med eller utan motor.

att de genom direkt lyftning eller, betr. trehjuling, genom tippning omedelbart kunna undanföras från spår av endast en man.

Småfordonsförare = person, som av biö medgivits rätt att utföra småfordon på linjen.

Station = plats med huvudsignal, där antingen för möte eller förbigång avsett spår finns eller ändring av tågs ordningsföljd ändå kan äga rum.

Bevakad och obevakad station, se driftplats.

Anm. Med »station» avses bevakad station. Station benämnes *enmansstation*, när endast tkl tjänstgör där vid tågrörelse.

Stationsgräns = punkt på banan mitt för stations infartssignal, om denna står utanför yttersta växeln, eljest omedelbart utanför denna växel.

Stationssträcka, se bil. 1.

Säkerhetsspår = sådant i omedelbar anslutning till tågspår, huvudspår eller bispår särskilt anordnat sidospår, varå tåg eller fordon kunna införas för att undvika fara.

Tillsyningsman = tjänstehavare, som vid A-, B- eller C-arbete, arbete vid fara på linjen enl. § 27 eller vid vut skall ansvara för signalering och övriga säkerhetsåtgärder vid arbetsplatsen eller fordonen samt föra befälet vid vut.

Tjänstetidtabell, i såo benämnd endast tidtabell (tdt) = sammanfattning av de uppgifter, enl. vilka ett tåg skall framföras. Tdt enl. S4 benämnes tillfällig tdt.

Tåg (tågrörelse) = tågfordon eller fyrhjulig motordressin, som går enl. tdt. Tågen indelas i *ordinarie tåg*, vilka gå enl. tdtboken utan särskild order, och *extratåg*, vilka på särskild order anordnas enl. tdtboken eller tillfällig tdt.

Anm. Till extratåg räknas även återgående pålok.

Tåganmälan = anmälan med telefon (telegraf) för att förhindra, att flera tåg samtidigt befinna sig på samma huvudspår och tåganmälningssträcka.

Tåganmälningssträcka, se bil. 1.

Tågbefälhavare (tbfh) = tjänstehavare, som skall utöva högsta befälet å tåg på linjen.

Tågexpeditör (txp) = gemensam benämning på tkl och tv.

Tågfordon = fordon, som är avsett att framföras i tåg. Till tågfordon räknas även rälsbuss.

Anm. Med »fordon» avses tågfordon.

Tågklarare (tkl) = den tjänstehavare, som ansvarar för tågs klarering enl. säo på station.

Tågpersonal (tps) = tbfh och lokps på tåg.

Tågspår = för tågrörelse avsedda spår på station.

Tågvak (tv) = den tjänstehavare, som ansvarar för tågs klarering enl. säo på blp, signalplats och sådan lastplats, vars huvudsignal manövreras av platsens ps.

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

Anm. När förregling anordnats för användning av endast främre delen av viss infartstågväg och denna del avslutas med automatiskt fungerande stopplykta (event. även dvärgsignal i stoppställning), benämnes denna del »*avkortad tågväg*».

Infartstågväg = den tågväg, som tåg skall använda vid infarten. Den har sin slutpunkt vid utfartssignal i stoppställning, hinderpåle till slutväxel eller motsvarande plats, slutmärke, spårspärrsignal eller automatiskt fungerande stopplykta i stoppställning, stoppbock eller stationsgränsen, beroende på vilken av dessa anordningar, som tåget först uppnår. Med *slutväxel* menas den växel, till vars hinderpåle eller motsvarande plats tåg längst kan gå utan att avstänga någon infartstågväg i motsatt riktning till annat tågspår.

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

Huvudtågväg = den vid infarten rakaste tågvägen, om annat ej bestämts.

Sidotågväg = annan tågväg än huvudtågväg.

Underrättelsestation = av ti i samråd med biö utsedd station, som skall underrätta viss bps om extra anordningar och rubbningar i driften m. m. på viss sträcka, benämnd *underrättelsesträcka*.

Vagnuttagning (vut) = framförande eller uppställning av fordon på bansträcka på annat sätt än genom tåg- eller växlingsrörelse. Till vut räknas även i förväg bestämt kvarlämnande av fordon på huvud- eller bispår efter avkoppling från tåg.

Vagnvikt = vikten av tåg, verksamt lok (lokomotor) ej inräknat.

Veckoorder (vko) = för vissa bansträckor gällande, veckovis upprättad sammanställning av vissa order till tps.

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

Växlingsrörelse = dels rörelse med fordon på eller omedelbart utanför dpl för att flytta fordonen inom dpl dels flyttning av tåg under uppehåll i tågrörelsen på station eller, kortare väglängd, på linjen.

Växlingssignal = signal, som vid växlingsrörelse ges med signalgivarens armar, handsignallykta, flagga eller signalpipa (signalhorn).

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Endast de signalmedel och signaler, som äro fastställda i säo eller genom särskilt beslut av styrelsen, användas. Signalmedlen och signalerna få användas endast på sätt och för ändamål, som är föreskrivet.

Signalmedel och signaler, som få användas.

§ 2.

Den som skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att det är i fullt brukbart skick. Han är ansvarig för att flyttbart signalredskap är till hands, när det skall användas.

Tillsyn av signalmedel m. m.

På varje dpl, där ps finns, utom på hållplats, skall minst följande antal knalldosor förvaras under plombering eller annan försegling:

vid enkelspår 8,

» dubbelspår 16 och

för varje avvikande linje ytterligare 4.

Dessutom skall erforderligt antal knalldosor finnas för den dagliga tjänsten.

Anm. Knalldosorna, på vilka leveranstiden är angiven genom siffror, t. ex. 3—46 = mars 1946, skola slopas senast under kvartalet närmast efter det tre år förflutit från leveransen.

§ 3.

Signal skall ges med omsorg och i noggrann överensstämmelse med föreskrifterna. Finnas flera lok (lokomotorer, rälsbussar) i närheten av varandra, skall signalgivare placera sig så, att det är tydligt, vilket fordon signalen gäller.

Omsorg vid signalgivning.

Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken i handsignallykta får visas, endast när signal skall ges med detta.

§ 4.

*Signals
åttlydnad.* Signal skall alltid åttlydas, men kan det antagas, att detta skulle medföra fara, skall signalgivaren, utom vid stoppsignal, först underrättas härom.

§ 5.

*Dagsig-
naler och
nattsig-
naler.* Signalerna indelas i dags signaler, vilka användas i dagsljus, och nattsignaler, vilka användas i mörker, skymning, dagning och eljest när dags signaler ej kunna iakttagas tydligt.

I tunnlar och snögallerier behöva fordons signallykter ej hållas tända, när dags signaler eljest användas. De främre lyktorna i farriktningen skola dock hållas tända, när de kunna tändas från lokps plats.

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

§ 6.

Signalmedlen indelas i:

fasta signalinrättningar (huvudsignaler, försignaler och spårspärrsignaler), § 7,
signalredskap (fasta, § 8, och flyttbara, § 9) samt
signalmärken, § 10.

Anm. 1. Till »småfordon» räknas i detta kapitel ej fyrhjulig motor-dressin, när den går som tåg.

Anm. 2. För växling över växlingsrygg, vid färjelägen e. d. kan styrelsen ha fastställt andra signalmedel och signaler än sådana, som äro angivna i såo.

§ 7.

Fasta signalinrättningar.

Oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild från fast signalinrättning, på vilken stoppsignal kan förekomma, eller utbliven signal från sådan signalinrättning skall anses som »stopp» för tåg. Detsamma gäller för växlingsrörelse, vut och småfordon i fråga om spårspärrsignal.

I. Huvudsignaler.

Semafor.

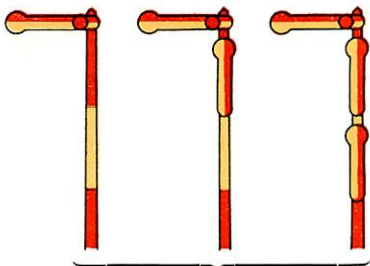


Fig. 1.

Dagsignal: signal med endast vinge.

Nattsignal: signal med såväl vinge som rött sken (fast eller, i undantagsfall, blinkande).

Betydelse: »stopp» för tåg.

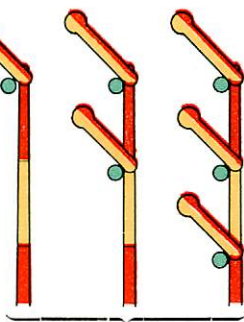


Fig. 2.

Dagsignal: signal med endast vinge (vingar).

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

Betydelse: »kör» för tåg; två eller tre vingar (sken) vid infart betyder även »varsamhet» för tåg (sidotågväg).

Anm. 1. Vid vissa dpl med endast en växel i huvudspåret eller eljest enl. styrelsens medgivande äro vingarna för båda tågriktningarna uppsatta på en och samma mast (»T-semafor»).

Huvudljussignal (dag- och nattsignal).

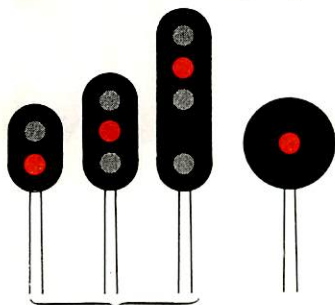


Fig. 3.

Fig. 4.

Fast eller, i undantagsfall, blinkande rött sken.

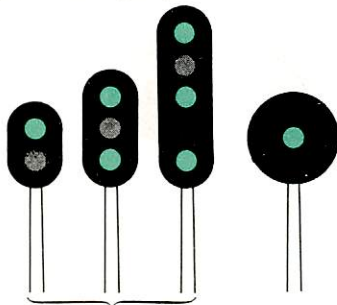


Fig. 5.

Fig. 6.

Ett grönt fast eller blinkande sken eller också två eller tre gröna fasta sken.

Betydelse: fig. 3 och 4: »stopp» för tåg;
fig. 5 och 6: »kör» för tåg; följande signalbilder betyda även »varsamhet» för tåg:

ett grönt blinkande sken (nästa fasta signalinriktning visar »stopp»),

två gröna fasta sken vid infart (sidotågväg) och

tre gröna fasta sken vid infart (sidotågväg eller, i undantagsfall, avkortad tågväg).

Anm. 2. Huvudsignal för tågs infart på station benämnes *infartssignal* och för tågs utfart från station *utfartssignal*. Huvudsignal på linjen anses som infartssignal. Som infartssignal anses även sådan huvudsignal på bansträcka med automatisk linjeblockering, som är uppsatt vid stationsgränsen och gäller för infart på närmaste blocksträcka; sådan signal anges i tdt som blp.

II. Försignaler.

Skivförsignal (dag- och nattsignal).

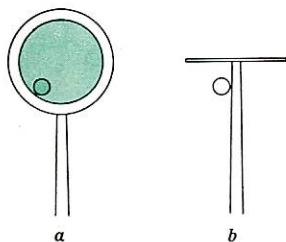


Fig. 7.

Signalen är placerad till vänster om spåret.

Betydelse: fig. a, skivan står lodrätt och grönt blinkljus visas: »varsamhet» för tåg (nästa fasta signalinriktning visar »stopp»);

fig. b, skivan står vågrätt och ofärgat blinkljus visas: nästa fasta signalinriktning visar »kör».

Ljusförsignal (dag- och nattsignal).

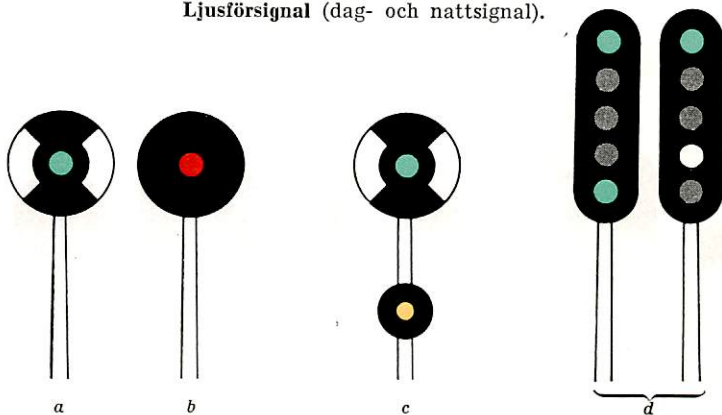


Fig. 8.

Infarts- eller utfartsförsignal (placerad till vänster om spåret); fig. b användes endast i undantagsfall.

Infartsförsignal med sidotågvägsslykta (placerad till vänster om spåret).

Det nedre skenet = utfartsförsignal på infartssignal.

Betydelse: fig. a: grönt blinkljus: »varsamhet» för tåg (nästa fasta signalinriktning visar »stopp»);

ofärgat blinkljus: nästa fasta signalinriktning visar »kör»;

fig. b: rött fast eller blinkande sken: »stopp» för tåg;

grönt eller ofärgat blinkljus: samma betydelse som i fig. a;

fig. c: grönt blinkljus och sidotågvägslyktan släckt: »varsamhet» för tåg (infartssignalen visar »stopp»);

grönt blinkljus och därunder gult fast sken från sidotågvägslyktan: »varsamhet» för tåg (infartssignalen visar »kör» till sidotågväg);

ofärgat blinkljus och sidotågvägslyktan släckt: infartssignalen visar »kör» till huvudtågväg;

fig. d: samtidigt som infartssignalen ovanför visar ett grönt fast sken, i undantagsfall två gröna fasta sken, visar utfartssignalen

grönt blinkljus: »varsamhet» för tåg (utfartssignalen visar »stopp»);

ofärgat blinkljus: utfartssignalen visar »kör».

III. Spårspärrsignaler.

Spårspärrlykta (dag- och nattsignal).

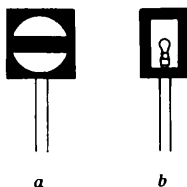


Fig. 9.

Spårspärrskärm (dag- och nattsignal).

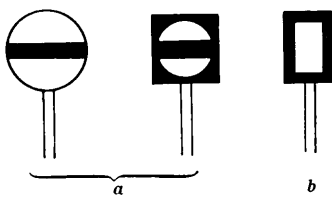


Fig. 10.

Fig. b: ofärgat fast sken som nattsignal.

Användes vid behov vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar o. d.), stoppbockar m. fl. ställen. Se även § 8, anm. 1 och 2.

Anm. 3. Det svarta tvärstrecket är horisontellt, när signalen gäller för spår på ömse sidor om signalen, eljest lutande i 45° mot det spår eller den spårgrupp, för vilken signalen gäller.

Betydelse: fig. 9 a och 10 a: »stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon;

fig. 9 b och 10 b: »växling tillåten».

Dvärgsignal (dag- och nattsignal).

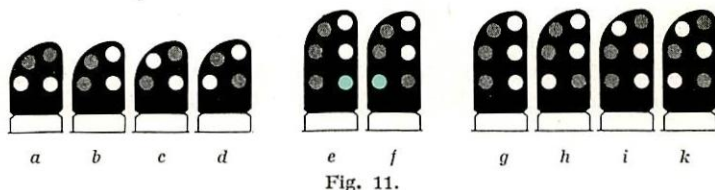


Fig. 11.

Fig. a—d, g—k: ofärgade fasta sken. Fig. e och f: de ofärgade skenen äro fasta, det gröna fast eller blinkande.

Anm. 4. Dvärgsignal enl. fig. e och f, som är uppsatt vid stationsgräns och gäller för infartstågsväg, benämnes *infartsdvärgsignal*. Dylig signal, uppsatt vid utfartstågsvägs början, benämnes *utfartsdvärgsignal*.

Betydelse: fig. a: »stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon;

fig. b, g och h: »kör» för tåg samt »växling tillåten»;

fig. c, i och k: »kör» för tåg samt »växling tillåten»; betyder även *»varsamhet»* (hinderfriheten kontrolleras ej genom signalen);

fig. d: »växling tillåten» (vissa växlar äro oförreglade och kunna omläggas lokalt, om medgivande härtill erhållits från ställverket; hinderfriheten kontrolleras ej genom signalen);

fig. e och f: »kör» för tåg (efterföljande dvärgsignaler visa »kör»); grönt blinkande sken betyder även *»varsamhet»* (vid infart: avkortad tågsväg; vid utfart: tågsvägen är klar, men infartssignalen till närmaste blocksträcka visar »stopp»).

På dvärgsignal enl. fig. e—k visas det nedersta skenet till höger, när växeln ligger till det för rörelser normala spåret (t. ex. till vänsterspåret på dubbelspår) eller, om intet spår kan anses normalt för rörelserna, till spår eller spårgrupp åt höger. Nämnade sken visas till vänster, när växeln ligger i det motsatta läget.

Anm. 5. Dvärgsignal, som reglerar tågs gång på linjen å bansträcka med automatisk linjeblockering, gäller ej för vut eller småfordon. När sådan signal måste passeras i stoppställning, skall erforderlig uppmärksamhet iakttagas.

Anm. 6. Även om »växling tillåten» ges, erfordras särskild växlingsignal (»framåt», »back» eller »skjuts»), innan rörelse får påbörjas. Ti får dock enl. str 33 i särskilda fall bestämma, att »växling tillåten» med annan signal än fig. 11 d skall innebära även signal till rörelse.



Fig. 12.
(Baksidan
grå.)

Elspärrskärm (dag- och nattsignal).

Urtagningarna antingen i lodrätt eller vågrätt läge.

Betydelse, ställd tvärs för spåret: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse och vut; gäller dock endast för fordon med strömvtagare i uppfällt läge.

E

§ 8.

Fasta signalredskap.

1. *Manövrerbar ljusanordning* (dag- och nattsignal), som kan visa:

a) rött fast sken;

Betydelse: »*stopp*» för tåg.

b) bokstaven A eller rött fast sken (s. k. A-signal);

Betydelse, bokstaven A tänd: »*avgångssignal*» till tåg;

rött fast sken: »*stopp*» för tåg.

c) brandgult fast sken;

Betydelse: »*klart för avgång*»; signalen ges av tbfh till tpx för att ange, att tåg är klart för avgång.

d) bokstaven T (= tillsätt) eller L (= lossa);

Betydelse: T = »*bromsa*» och L = »*lossa*» vid provning av tryckluftbromsen.

2. *Bomsignalskärm* (dagsignal), rund, på båda sidor röd med gul kantrand. *Bomsignallykta* (nattsignal), som kan visa rött fast sken åt två motsatta håll och ofärgat fast sken åt de båda andra hållen;

Betydelse, skärmen ställd tvärs för banan resp. det röda skenet vänt mot banan: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse och vut.

3. *Vattenkranlykta* (nattsignal) med samma utseende och betydelse som bomsignallykta.

4. *Vågsignalskärm* (dag- och nattsignal), rund, på båda sidor grön med vit kantrand;

Betydelse, ställd tvärs för spåret: »*varsamhet*» för tåg och växlingsrörelse.

5. *Automatiskt fungerande stopplykta* (dag- och nattsignal), som kan visa endast rött fast sken:

a) för signalering mot banan vid automatisk vägsignalanläggning, som kan fränkopplas,

b) för signalering vid yttre änden av tågspår för att ange, att infart på tågspåret är medgiven från motsatta hållet,

c) för att ange avkortad tågvägs slutpunkt.

Betydelse: »stopp» för tåg, växlingsrörelse och vut.

6. *Automatiskt fungerande kontrollsignallykta* (dag- och nattsignal), som visar brandgult fast eller blinkande sken mot banan, när vägtrafiken vid väggkorsning är spärrad genom ljus- eller ljudsignaler, och eljest är släckt.

7. *Växellykta* eller *växelskärm* (dag- och nattsignal) användes vid behov för att ange växels läge.

Vid enkla växlar äro signalbilderna följande:



Fig. 13.

Motväxel, som leder till rakspåret.



Fig. 14.

Motväxel, som leder till kurvspåret; pilen anger, till vilken sida om rakspåret växeln leder.



Fig. 15.

Medväxel, som leder från rakspåret.



Fig. 16.

Medväxel, som leder från kurvspåret.

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

Anm. 1. Vid växel, som kan leda till säkerhetsspår, får på växellykta (växelskärm) åt båda hållen användas spårspärrsignalbild med svart tvärstreck (fig. 9 a eller 10 a), när växeln leder till säkerhetsspåret.

Vid dubbel korsningsväxel äro signalbilderna följande:



Fig. 17.



Fig. 18.



Fig. 19.



Fig. 20.

Den undre pilen anger de närmaste växeltungornas lägen, den övre pilen de bortre tungornas lägen. Pilarna i fig. 17 och 18 ange sålunda läge för rakspår, i fig. 19 och 20 läge för kurvspår.

Vid växlar i treskeniga spårssystem användas lyktor med två signalbilder, den ena över den andra; den övre avser normalspåret, den undre smalspåret.

Anm. 2. För att ange, att normalspåriga resp. smalspåriga fordon ej få föras genom dylik växel på grund av dess läge, användes spårspärrsignalbild med svart tvärstreck (fig. 9 a eller 10 a) såsom övre resp. undre signalbild.

För att ange endast lokalt omläggbar växels läge målas växelklotets ena hälft gul och den andra röd. När växel ligger i normalläge, skall klotets gula del ligga uppåt. 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.

§ 9.

Flyttbara signalredskap.

1. Signalstav (dagsignal).



Staven föres sakta fram och åter i sidled med den vita sidan vänd mot lokps.

Betydelse: »avgångssignal» till tåg.

Fig. 21.

(Skivans baksida mattsvart.)

2. Signalgivarens armar (dagsignaler).

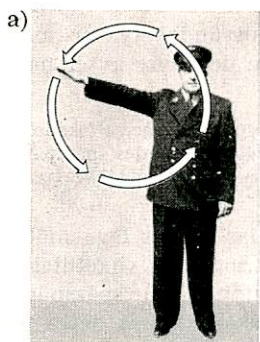


Fig. 22.

3. Handsignallykta (nattsig- naler); kan visa fast rött, grönt och ofärgat sken.

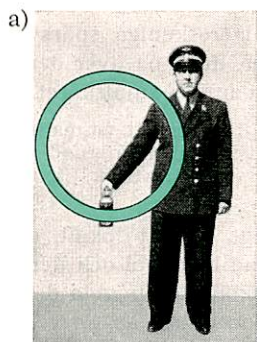


Fig. 23.

Lyktan hål- les i handtaget, så att den hänger fritt ned. Den föres där- efter sakta i en cirkel med en radie av un- gefär underarm- längd. Se- dan txp (plv) givit avgångs- signal, skall han hålla lyk- tans ofärgade sken vänt mot lokps en stund.

Betydelse av mom. 2 a) och 3 a): »avgångssignal» till tåg.

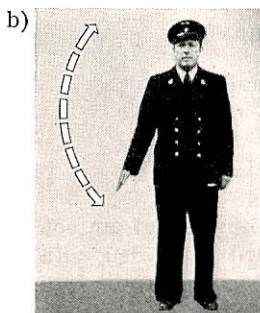


Fig. 24.

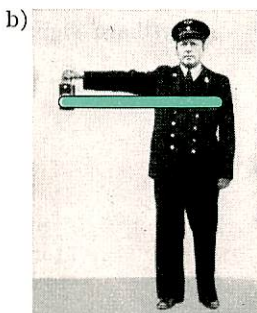


Fig. 25.

Lyktan föres sakta flera gång- er från höger till vänster och åter.

Betydelse: »klart för avgång». Signalen ges:

dels av tbfh till txp, plv eller förare för att ange, att tåg är klart för avgång,

dels av txp eller plv till tbfh för att fråga, om tåg är klart för avgång, eller för att svara på dylik signal, som givits av tbfh,

dels av tk1 till förare för att, när denne givit »Har mötande tåg inkommit?», ange, att så är fallet.



Fig. 26.

Betydelse: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

d) av signalgivare på fordon i rörelse: signalgivarens ena arm sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet;

Betydelse: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

(e)



Fig. 27*).

3 c) rött sken från handsignallykta, hållen stilla (= »*stilla-hållen stoppsignal*») eller förd flera gånger upp och ned (= »*rörlig stoppsignal*»);

Betydelse: »*stopp*» för tåg och, vid fara, för växlingsrörelse, vut och småfordon.

d) ofärgat sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned (= »*rörlig stoppsignal*»);

Betydelse: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

e) grönt sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned, eller sken av vad färg som helst, fört på samma sätt (= »*rörlig stoppsignal*»);

Betydelse: »*stopp*» för tåg.

f) grönt sken från handsignallykta, hållen stilla;

*) Hoptagen flagga får hållas i den hand, varmed signalen ges.

Betydelse av mom. 2 f) och 3 f): »varsamhet» för tåg; »sakta» för växlingsrörelse, vut och småfordon.

»Sakta» innebär, att rörelses hastighet efterhand skall minskas, så länge denna signal visas, och när signaleringen upphört bibehållas minskad, tills nästa signal ges. »Sakta» kan visas omedelbart före annan växlingssignal och innebär då, att rörelsen hela tiden skall utföras med låg hastighet.

2 g)



Fig. 28.

3 g) grönt sken från handsignallykta, hastigt vriden åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder;

Betydelse: »klart»; användes bl. a. för att ange att — eller för att fråga om — visst åliggande är utfört.

Anm. På station, där vagnsyning skall ske, får »klart» såsom besked att bromsprov slutförts ej ges, förrän även vagnsyningen avslutats.

h)



Fig. 29*).

h)

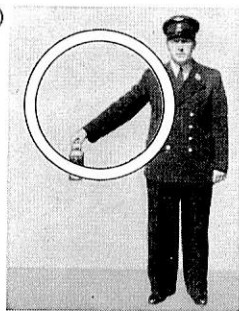


Fig. 30.

Armen föres sakta i cirkel.

Betydelse: »framåt» för växlingsrörelse, vut och småfordon. Loket skall draga fordonen. Är lok ensamt eller har det fordon

*) Hoptagen flagga får hållas i ena handen.

tillkopplade vid båda ändarna, skall loket sättas i rörelse åt det håll, varåt dess framände är riktad. Vad här sagts om lok, gäller även lokomotor och rälsbuss.

2 i)

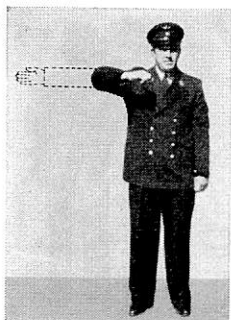


Fig. 31*).

3 i)



Fig. 32.

Armen (lyktan) föres sakta flera gånger från höger till vänster och åter.

Betydelse: »back» för växlingsrörelse, vut och småfordon. Loket skall skjuta fordonen, vilka skola vara hopkopplade med loket. Är lok ensamt eller har det fordon tillkopplade vid båda ändarna, skall loket sättas i rörelse åt det håll, varåt dess bakände är riktad. Vad här sagts om lok, gäller även lokomotor och rälsbuss.

j)



Fig. 33.

Armarna föres upprepade gånger mot varandra med sammanslagning av händerna.

j) omväxlande grönt och ofärgat sken från handsignal-lykta, upprepat flera gånger;

*) Hoptagen flagga får hållas i den hand, varmed signalen ges.

Betydelse av mom. 2 j) och 3 j): »kopplet». Signalen, som kan ges även muntligen, innebär, att buffertarna skola tryckas samman för att möjliggöra hop- eller isärkoppling.

2 k)



Fig. 34*).

Armen föres hastigt.

3 k)



Fig. 35.

Lyktan föres hastigt.

Betydelse: »skjuts». Signalen innebär, att lok (lokomotor) hastigt skall skjuta fordon, av vilka ett eller flera äro avkopplade.

1)

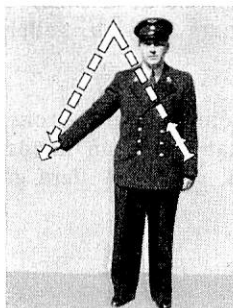


Fig. 36*).

1)



Fig. 37.

Armen (lyktan) föres sakta och bibehålles några sekunder i slutläget; den nedåtgående rörelsen skall vara riktad mot den växel, som avses.

Betydelse: »lägg om växeln». Signalen skall dock företrädesvis ges med signalpipa eller -horn, sirén eller vissla (• —). Signalgivaren skall om möjligt stå omedelbart invid den växel, som begäres omlagd. Stf får begränsa signalens användning till viss tid av dygnet eller till vissa växlar.

*) Hoptagen flagga får hållas i den hand, varmed signalen ges.

2 m) ena armen, som först sträckts rätt nedåt, föres saktta i en halvcirkel utåt och uppåt, hålles sedan stilla ett ögonblick samt föres därefter hastigt rätt nedåt;

Betydelse: »bromsa» vid provning av tryckluftbromsen.

n) ena armen hålles sträckt uppåt, under det att handen svänges fram och åter från höger till vänster;

Betydelse: »lossa» vid provning av tryckluftbromsen.

4. Röd signalflagga (dagsignaler).

Betydelse, utvecklad och hålles stilla (= »stillahållen stoppsignal»): »stopp» för tåg;

utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och åter (= »rörlig stoppsignal»): »stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

5. Grön signalflagga (dagsignal), utvecklad och hålles stilla.

Betydelse: »varsamhet» för tåg; »sakta» för växlingsrörelse, vut och småfordon (ang. innebörd av »sakta», se mom. 2 f och 3 f i denna §).

6. Huvudsignaltavla (dagsignal), rund, på ena sidan röd med gul kantrand, på den andra gul.

Betydelse, den röda sidan: »stopp» för tåg.

7. Rund bansignaltavla (dagsignal), försedd med rött reflektorprisma. Bansignallykta (nattsignal) med fast eller blinkande rött sken.

3 m) ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt som armen;

n) ofärgat sken från handsignallykta, hastigt vriden åt sidorna, så att ett blinkande sken framträder;

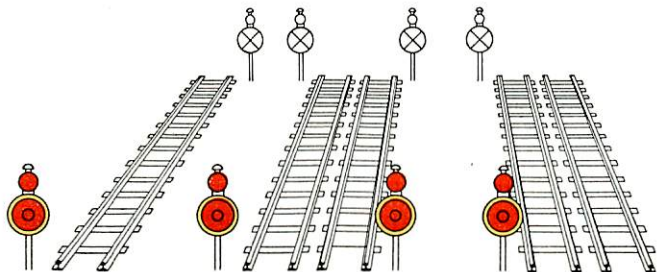


Fig. 38.

(Tavlan kan även vara försedd med svart tvärstreck, som lutar mot det spår, för vilket signalen gäller.)

Betydelse, den röda sidan resp. det röda skenet: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse och vut.

3. *Rektangulär bansignaltavla* (dagsignal), försedd med grönt reflektorprisma. *Bansignallykta* (nattsignal) med fast eller blinkande grönt sken.

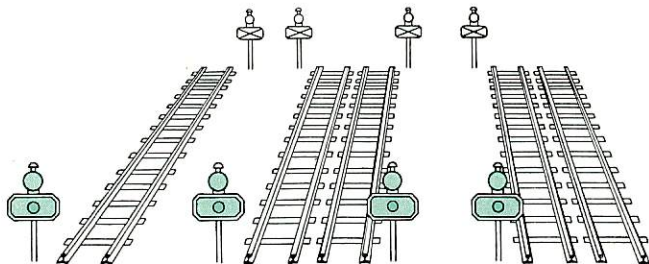


Fig. 39.

(Tavlan kan även vara försedd med svart tvärstreck, som lutar mot det spår, för vilket signalen gäller.)

Betydelse, den gröna sidan resp. det gröna skenet: »*varsamhet*» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

9. *Knalldosor* (dag- och nattsignal).

Betydelse, explosion från knalldosa på rälen: »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse och vut.

10. *Signalpipa* och *signalhorn* (dag- och nattsignaler)

11. *Sirén* och *vissla* (dag- och nattsignaler)

Ang. signaler, som ges med dessa signalredskap, se §§ 12 och 14.

§ 10.

Signalmärken (dag- och nattsignaler).

1. *Slutmärke*: en rektangulär tavla med bokstaven S i svart på vit botten. På tavlans nedre del kan finnas ett svart tvärstreck, som är horisontellt, när märket gäller för spåren på ömse sidor, och eljest lutar i 45° mot det spår, för vilket märket gäller.

Användes vid behov för att utmärka infartstågvägens slutpunkt. Där infartstågvägs slutpunkt utgöres av slutväxel, vid vilken hinderpåle saknas, emedan dvärgsignal finns där, skall slutmärke i regel anbringas på dvärgsignalen.

2. *Uppehållsmärke* (= »U-märke»): en rund, fast (kan vara vridbar) eller flyttbar tavla med bokstaven U i svart på vit botten eller siffror, som i regel ange tiotal, t. ex. 10, 20, 30. |

Användes, där ti så anser erforderligt, för att ange, var snäll-, person- och blandat tåg samt, om ti så bestämt, godståg med enbemannat lok (lokomotor) skall stanna. Märket skall om möjligt placeras till vänster om spåret i tågets farriktning.

Vid samma tågväg kunna uppsättas flera U-märken, varvid det sista i tågriktningen är försett med bokstaven U och övriga endast med siffror.

3. Hastighetstavla (med eller utan siffror, som ange hastigheten).

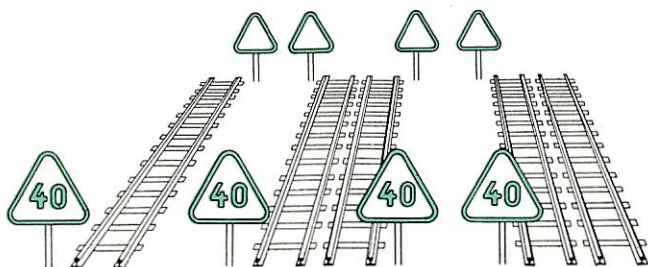


Fig. 40.

(Under tavlan kan finnas dels en plåt, som anger, att hastighetsnedsättningen gäller endast vissa fordon, dels en plåt, som anger kurvradie.)

Användes för att utmärka början och slutet av sådan sträcka på linjen, där en lägre hastighet än sth för bansträckan i övrigt skall tillämpas.

Anm. Bansträcka, där hastighetsnedsättning skall ske mer än en månad, skall anges i tdtboken, om order ej ges i vko.

4. Påstigningsmärke.

Märket är försett med lykta som i mörker visar brandgult fast sken, eller med reflektorprisma. Det kan även bestå av endast en lyktanordning, som både i dagsljus och i mörker visar brandgult fast sken.

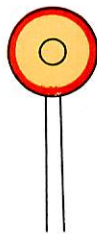


Fig. 41.

Kan användas på dpl, där txp eller plv ej tjänstgör, för att ange, att tåg med behovsuppehåll skall göra uppehåll för resandes påstigning.

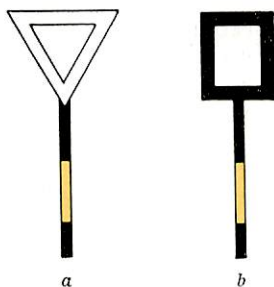
5. *Lystringsmärke.*

Fig. 42.

Användes för att ange plats, där »ståg kommer» skall ges enl. § 14:5 b.

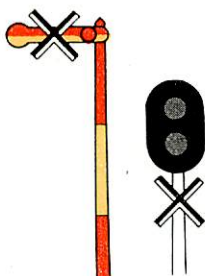
6. *Ogiltighetsmärke.*

Fig. 43.

Användes på nyuppsatt fast signalinrättning, som ännu ej tagits i bruk. |

På fast signalinrättning, som slopas eller tages ur bruk, skola vingar och signal-skärmar omedelbart borttagas och tändning av lykta vara förhindrad. Semaforvinge kan i stället fällas ned i läge längs med masten och ljussignal vridas i läge vinkelrätt mot spåret.

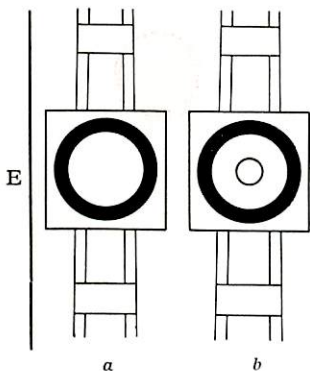
7. *Skyddssektionsmärke.*

Fig. 44.

Användes för att varsko lokps, att vid märket börjar en under vissa förhållanden fränkopplad kontaktledningssträcka (skyddssektion) om lägst ca 60, högst ca 180 m.

Märke med signalljus (fig. b) visar fast ofärgat sken, när skyddssektionen är inkopplad. När skyddssektionen är fränkopplad, är signalljuset släckt. (Släckt signalljus kan dock även bero på något fel, t. ex. hos glödlampan.)

8. Skredvarningsmärke.

Användes för att ange, att anordningar finnas, varigenom kontaktledningen frånkopplas vid skred eller sättning i banvallen.



Fig. 45.

9. Orienteringsmärke.

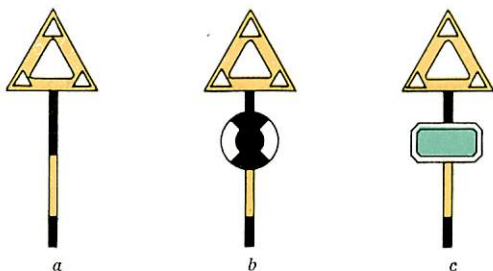


Fig. 46.

(Under det triangelformiga märket kan på en och samma mast finnas tavlor enl. såväl fig. b som fig. c.)

Användas för att orientera lokps:

fig. a om dpl utan huvudsignal. Användes för rälsbuss-hållplats, endast om ti så anser nödvändigt. Märket placeras i regel på försignalavstånd framför dpl;

fig. b om infartssignal, som saknar försignal, och om försignal, som kan visa även rött sken, samt i regel om dvärgsignal å linjen på bansträcka med automatisk linjeblockering. Märket placeras i regel på försignalavstånd framför signalen;

fig. c om hastighetsnedsättning med mer än 40 km under sth för bansträckan i övrigt. Märket placeras i regel ca 900 m framför den punkt, varifrån föreskriven hastighetsnedsättning skall ske.

10. Märktavla för ljussignaler.

Användes vid behov för att ange be-teckningen på huvudljus- och dvärgsignal. Rund tavla användes på signal, som fungerar automatiskt och enbart reglerar tågföljden, fyrkantig tavla på signal, som förreglar väx-lar, rörlig bro e. d.

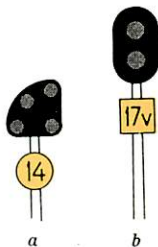


Fig. 47.

§ 11.

Personalens underrättande om vissa signalmedels uppsättande m. m.

Huvudsignal, försignal, sådan spårspärrsignal, som gäller för tågväg, manövrerbar ljusanordning enl. § 8 1 a och b, automatiskt fungerande kontrollsignallykta, slutmärke, hastig-hetstavla, påstigningsmärke, lystringsmärke, skyddssektions-märke, skredvarningsmärke samt orienteringsmärke enl. fig. 46 a och b får ej uppsättas, flyttas, förändras eller indragas, utan att vederb. ps underrättats genom tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order eller order på S 11. Detta gäller även vid nyuppsättning av fast U-märke.

Anm. 1. När ljusanordning enl. § 8 1 c och d anordnas samt när flyttbart U-märke tages i bruk, bör vederb. ps underrättas i förväg.

Anm. 2. För att underlätta ordergivningen skall biö resp. siö om möjligt minst 6 dagar i förväg underrätta ti om tidpunkten för upp-sättning, flyttning, förändring eller indragning av signalmedel enl. ovan.

§ 12.

Signaler,
som ges med signalpipa eller signalhorn resp. sirén
eller vissla såväl i dagsljus som i mörker.

Med signalpipa eller signalhorn vid växlings- rörelse, vut och småfordonsfärd	Signal	Med sirén eller vissla på lok, lokomotor och rälsbuss
1	2	3
1. stopp	— • —	bromsa kraftigt
2. sakta	•	giv akt
3. framåt	— *)	tåg kommer
4. back	— —	—
5. skjuts	• • • —	—
6. växlingtillåten**)	— •	lossa bromsarna
7. lägg om växeln ..	• —	lägg om växeln
	— — —	undersök broms-
	• • — — — • • — — —	sarna
	• •	fara
	• • •	har mötande tåg
	• • •	inkommit?
	• • •	jag är beredd på
	— • •	hinder och spår-
	— • •	ändring(=beredd)
	— • •	kontaktledningen
	— • •	spänningslös

Signalerna 1—5 i kol. 1 få ges endast tillsammans med annan växlings-signal, om ej ti i samråd med miö medgivit undantag för särskilda fall.

*) Denna signal får vid behov ges även för att väcka lokps uppmärksamhet, när avgångssignal ges.

***) Ang. särskild växlingssignal i samband med »växling tillåten», se § 7, anm. 6.

Kap. III. Signalmedel och signaler på tåg- och småfordon.

§ 13.

Följande signalredskap användas:

*Sirén (signalhorn), vissla, ringklocka,
Signallykta med rött och ofärgat sken.*

Slutsignallykta (-skärm), gul med ett rött tvärstreck, *Framändeskärm*, två runda skivor, ställda i kors på en i huvudsak lodrät axel och försedda med röda och gula ränder, som gå vinkelrätt mot nämnda axel, *Signalflagga*, röd eller grön, *Signalgivarens armar* och *Handsignallykta* eller *handlykta*, varmed kan visas fast rött, grönt och ofärgat sken.

§ 14.

Följande signaler ges med sirén eller vissla på lok (lokomotor och rälsbuss) eller med ringklocka på lok (lokomotor):

1. »*Giv akt*», ett kort ljud • (med ringklocka ett enstaka slag eller en kort ringsignal), ges, förutom i de fall, som särskilt anges i säo:

a) vid igångsättning, när så erfordras för att varna personer;
b) för att besvara signal, som ej kan eller skall åtlydas omedelbart (om »kontaktledningen spänningslös» ej skall ges enl. mom. 7);

c) såsom svar på avgångssignal, när tåg utan bemannad skruvbroms får passera dpl*);

d) när lindrig skruvbromsning erfordras;

e) när tåg, som stannat under infart på dpl, åter skall sättas i gång för att framföras till annat ställe på dpl;

f) när tåg med fast uppehåll fått växlingssignal för att framföras förbi U-märke eller infartstågvägens slutpunkt.

Anm. När koppellok eller pålok användes och hastigheten skall minskas, ger föraren på det första loket signal med ena armen sträckt uppåt eller »giv akt».

2. »*Bromsa kraftigt*», ett långt, ett kort och ett långt ljud — • —, ges, när skruvbromsning erfordras.

3. »*Lossa bromsarna*», ett långt och ett kort ljud — •, ges:

a) när skruvbromsning av tåg skall upphöra;

b) när tåg, som har bemannad skruvbroms eller som skall påskjutas, skall sättas i gång;

*) I mörker kan avgångssignalen i stället besvaras genom att signallykterna på loket släckas och åter tändas.

c) såsom svar på avgångssignal, när tåg med bemannad skruvbroms får passera dpl.

Anm. När koppellok eller pålok användes och hastigheten skall ökas, ger föraren på det första loket signal med ena armen vågrätt utsträckt eller »lossa bromsarna».

4. »Undersök bromsarna», tre långa ljud **— — —**, ges, när tåg stoppats genom bromsning, som ej verkställts av föraren eller på signal från loket.

5. »Tåg kommer», ett långt, ihållande ljud **—** (med ringklocka flera enstaka slag eller en lång ringsignal), ges, förutom i de fall, som särskilt anges i säo:

a) när tåg nalkas huvudsignal eller denna ersättande dvärgsignal och signalen visar »stopp» (event. med hjälpsignalmedel vid huvudsignal) eller felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild, eller när signal uteblir från huvudsignal (denna ersättande dvärgsignal); signalen ges dock ej framför automatisk blp och ej heller framför huvudsignal i stoppställning, om »kör» visas från dvärgsignal, som ersätter denna;

b) när tåg befinner sig omedelbart framför lystringsmärke: framför triangelformigt märke alltid och

framför rektangelformigt märke endast när sikten är otillfredsställande, såsom vid dimma eller snöyra; härvid ges signalen upprepade gånger;

c) när människor synas i spåret framför fordon i rörelse;

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

6. »Fara», två korta och två långa ljud upprepade gånger **•• — — •• — —** (med ringklocka många tätt på varandra följande slag eller ringsignaler), ges:

a) när nödbromsning eller skyndsamt och kraftig skruvbromsning erfordras;

b) när hjälp skyndsamt erfordras på grund av missöde;

c) enl. § 72: 6, när fjärr- och direktgodståg med fast uppehåll ej kunnat stanna med främre delen vid infartstågvägens slutpunkt.

7. »Kontaktledningen spänningslös», ett långt och två korta ljud **— ••** från fordon med strömavtagare, ges:

a) för att besvara signal, som ej kan åtlydas omedelbart, enär kontaktledningen blivit spänningslös; E

b) för att underrätta ps, att rörelse måste upphöra, enär kontaktledningen blivit spänningslös.

8. »Har mötande tåg inkommit?», två korta ljud ••, ges, när förare begär besked från tkl, om mötande tåg inkommit.

9. »Jag är beredd på hinder och spårändring» (= »beredd»), tre korta ljud •••, ges efter »tåg kommer», förutom i de fall, som särskilt anges i säo:

när infartssignal (event. med uppsatt hjälpsignalmedel) eller denna ersättande dvärgsignal bibehålles till »stopp», eller när infartssignal visat felaktig signalbild men efter »tåg kommer» återställts till »stopp».

Genom »beredd» tillkännager föraren, att han vid tågets införande på dpl är beredd på såväl hinder som spårändring.

10. »Lägg om växeln», ett kort och ett långt ljud • —, ges:

a) när omläggning av växel begäres;

b) när vid möte eller förbigång det först inkommande tågets främre del stannat hinderfritt för det andra tåget och i tdt bestämts, att signalen skall ges.

§ 15.

A. Signaler i tåg- och växlingstjänst på verksamt lok, verksam lokomotor och rälsbuss.

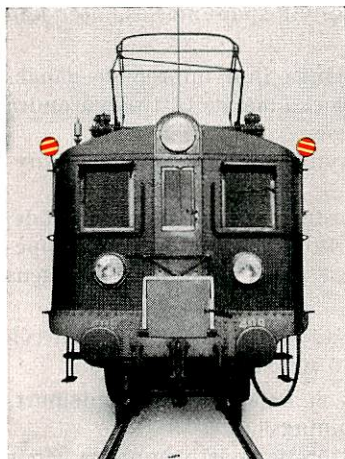


Fig. 48. Framänden i dagsljus.

I dagsljus. Framänden utmärkes med två framändeskärmar, utom på ånglok, enär skorstenen hos dessa anger framänden. Bakänden utmärkes ej.

Anm. 1. I rälsbusståg med två bussar få skärmarna vara placerade i bakre änden av den främre bussen; den andra bussen skall ej ha framändeskärmar.

Anm. 2. När lyktorna äro tända, anses framändeskärmarna ogiltiga.

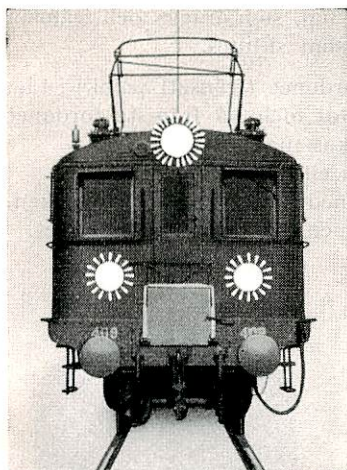


Fig. 49. Framänden i mörker.

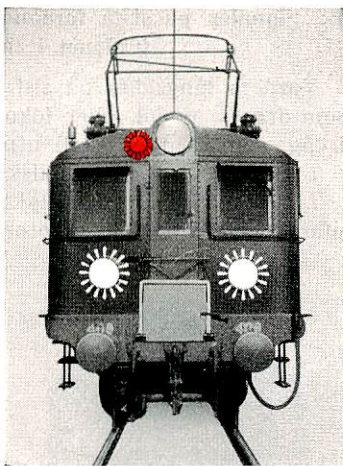


Fig. 50. Bakänden i mörker.

I mörker. Två eller tre signallyktor eller en enda, centralt placerad lykta, samtliga med ofärgat fast sken, skola finnas:

a) vid tågrörelse på den i tågriktningen främsta delen av lok (lokomotor, rälsbuss);

b) vid växlingsrörelse på framänden av lok (lokomotor).

Den andra änden av lok (lokomotor) utmärkes:

a) vid tågrörelse med en eller två lyktor med rött fast sken eller med en eller två lyktor med ofärgat fast sken och ovanför dessa en lykta med rött fast sken;

b) vid växlingsrörelse med en eller två lyktor med ofärgat fast sken och ovanför dessa en lykta med rött fast sken eller, i undantagsfall, med en eller två lyktor med rött fast sken.

Den andra änden av rälsbuss utmärkes med två lyktor med rött sken, fast eller blinkande.

Anm. 3. När vagnar medförs vid tågrörelse, kunna lyktorna mot vagnarna vara släckta. Lyktorna skola dock tändas, när vagnarna fränkopplas.

Anm. 4. På lok (lokomotor), som går till eller från tågsätt eller växlar under tågtjänst, samt å pålok, som återgår från plats på linjen, erfordras ingen ändring betr. tända lyktor. På rälsbuss behöva lykt-skenen ej ändras vid växlingsrörelser.

Anm. 5. Vagn, som under växling alltid skall medföras kopplad intill loket, skall i signaleringshänseende anses tillhöra loket.

B. Signaler på sista fordonet i tåg, som drages, och främsta fordonet i tåg, som skjutes.

Vardera långsidan på sista fordonet (frånsett pålok) i tåg, som drages av lok eller lokomotor, och på främsta fordonet i tåg, som skjutes, skall utmärkas med:

i dagsljus en slutsignalskärm eller slutsignallykta,

i mörker en slutsignallykta med fast eller blinkande sken, ofärgat mot loket (lokomotorn) och rött åt motsatta hållet.

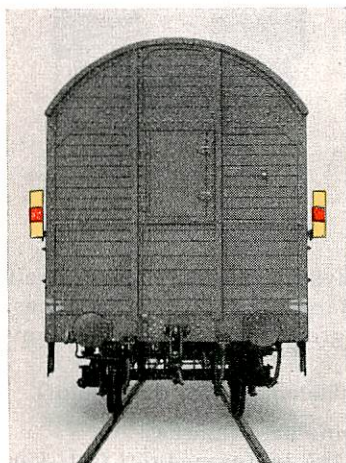


Fig. 51. Slutsignalskärm.

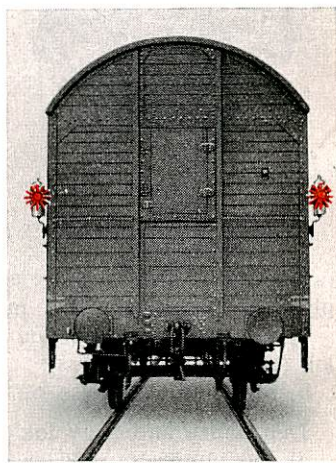


Fig. 52. Slutsignallykta.

Har fordon lykthållare i båda ändarna, skola slutsignalerna uppsättas i bakre änden, när tåget drages, och i främre änden, när tåget skjutes. Finns endast en blinkljuslykta, skall den uppsättas på högra sidan i farriktningen och lykta med fast sken sålunda på den vänstra.

Slutsignaler skola vara uppsatta även på motorvagn, som går sist i tåg med motor- eller manöverbvagn främst. Dylig manöverbvagn skall i mörker föra signaler framåt enl. A ovan; motorvagn inuti eller sist i tåg skall däremot ej föra dyliga signaler framåt eller bakåt i mörker. På motorvagnståg, vilkas fordon äro försedda med fasta slutsignallykter, skola lyktorna på det sista fordonet hållas tända även i dagsljus.

Sista fordonet i rälsbusståg skall i mörker utmärkas med två lyktor med rött sken bakåt, fast eller blinkande.

Anm. 6. Vid vut genom avkoppling från tåg på linjen få slutsignalerna under tågets gång på bdispsträckan vara uppsatta på vagnen närmast intill de vagnar, som skola avkopplas, om alla vagnar äro anslutna till bromsledningen.

C. Signaler på fordon vid vagnuttagning (vut) samt på småfordon vid färd på linjen.

I mörker skola följande signaler föras väl synliga, såväl när fordonen äro i rörelse som när de stå stilla:

a) på enkelspår och, på båda spåren, vid enkelspårsdrift på dubbelspår: rött fast sken såväl framåt som bakåt;

b) vid dubbelspårsdrift: rött fast sken åt det håll, varifrån tågrörelsen sker på samma spår, och ofärgat fast sken åt motsatta hållet.

Anm. 7. Dylika signaler skola dock ej föras, när fordon utföras av tåg för avkoppling på linjen.

Anm. 8. För belysningsändamål får dessutom föras en eller flera lyktor (strålkastare) med ofärgat sken framåt.

§§ 16—19 (reservnummer).