

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Särtryck nr 2 s

SÄKERHETSREGLEMENTE

(Sär)

VID

STATENS JÄRNVÄGARS SMALSPÅRIGA
BANDELAR

FASTSTÄLLT AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 19 december 1947

att gälla från och med den 9 maj 1948

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom fr. trycket
den 14 jan. 1948.

Särtryck nr 2 s

SÄKERHETSREGLEMENTE

(Sär)

VID

STATENS JÄRNVÄGARS SMALSPÅRIGA BANDELAR

FASTSTÄLLT AV

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 19 december 1947

att gälla från och med den 9 maj 1948

Att observera:

Föreskrifter, som gälla endast på vissa, av ti bestämda bandelar, äro i yttre marginalen utmärkta med en ranklinje.

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

Till sär höra:

Tillägg A, »Från sär avvikande bestämmelser, som gälla vid föreningsstationen, där säkerhetsordningen (são) tillämpas»; upprättas av ti för varje dylik station och tilldelas berörd ps.

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

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

bdisp	bandisposition
biö	baningenjör (bansektionsföreståndare)
bm	banmästare (föreståndare för bm-avdelning)
bps	banpersonal
bv	banvakt
dpl	driftplats
miö	maskiningenjör (maskinsektionsföreståndare)
plv	platsvakt
ps	personal
pålok	påskjutningslok
siö	signalingenjör
stf	stationsföreståndare
sth	största tillåten hastighet
str	särtryck
tbfh	tågbefälhavare
tdt	tidtabell
ti	trafikinspektör (trafiksektionsföreståndare)
tkl	tågklarare
tl	tågledare
tps	tågpersonal
vut	vagnuttagning

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

Paragrafregister.

	Sid.
Begreppsbestämningar	6

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1. Signalmedel och signaler, som få användas	10
§ 2. Tillsyn av signalmedel m. m. Knalldosor	10
§ 3. Omsorg vid signalgivning	10
§ 4. Signals åttlydnad	10
§ 5. Dags signaler och natts signaler	10

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

§ 6. Signalmedlens indelning	11
§ 7. Fasta signalinrättningar	11
§ 8. Fasta signalredskap	13
§ 9. Flyttbara signalredskap	15
§ 10. Signalmärken	22
§ 11. Personalens underrättande om vissa signalmedels uppsättande m. m.	24
§ 12. Signaler, som ges med signalpipa eller signalhorn resp. sirén eller vissla	25

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

§ 13. Signalredskap	25
§ 14. Signaler med sirén eller vissla eller med ringklocka på lok, lokomotor och rälsbuss	26
§ 15. Signaler på tåg- och småfordon	28
§§ 16—19. Reservnummer.	

B. Säkerhetsföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 20. Säkerhetsbestämmelsernas efterlevnad m. m. Avvikelser från sär	31
§ 21. Telefonsamtal m. m.	31
§ 22. Ur och tidtabellsbok (tdtbok)	31

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

§ 23. Banans skick och besiktning m. m.	31
§ 24. Reservnummer.	
§ 25. Upplag av lösa föremål	32

	Sid.
§ 26. Signalering vid vägkorsning	32
§ 27. Fara på linjen, så att tåg ej får framgå	33
§ 28. Linjen i sådant skick, att hastighetsnedsättning måste ske	34
§ 29. Bandisposition (bdisp)	35
§ 30. A- och B-arbeten	37
§ 31. Arbete på station; spår på station ofarbart	38
§ 32. Vagnuttagning (vut). Tillkoppling av fordon framför lok (lokomotor), som drager tåg	38
§ 33. Småfordon	41
§ 34. Reservnummer.	

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

§ 35. Tidtabellsbok (tdtbok). Angivande av möte i tidta- bell (tdt). Tillfällig tidtabell (tdt)	43
§ 36. Order att extratåg går och att tåg inställes	44
§ 37. Påskjutning	45

Kap. IV. Tågs sammansättning.

§ 38. Tågfordon, som skadats eller varit ur spår	45
§ 39. Olika slags bromsar. Tågens indelning ur bromssyn- punkt. Tågs storlek vid olika sth	46
§ 40. Erforderlig bromsvikt i tåg	46
§ 41. Antalet lok i tåg och deras plats	49
§ 42. Skyddsutrymme intill lok (lokomotor)	50
§ 43. Tågsammansättning. Överföringsvagn. Order ang. sth. 50	

Kap. V. Tågs klarering och framförande.

§ 44. Tkl tjänstgöring för tåg. Driftplats (dpl), som får vara obevakad. Ändring av stations bevakningsskyl- dighet. Åtgärder innan station lämnas obevakad. Åt- gärder innan station återupptager bevakning	53
§ 45. Daglig inspektion och tillsyn	56
§ 46. Säkerhetstjänstens handhavande i allmänhet	56
§ 47. Användning och förvaring av kontrollåsnycklar	57
§ 48. Belysning på personplattform	58
§ 49. Order till tåg och vagnuttagning (vut)	58
§ 50. Bestämmande av tågspår på station. Tågspår m. m. vid möte och förbigång på tågplats. Order om spår- ändring förfaller	59
§ 51. Huvudsignals manövrering	60
§ 52. Infartssignal vid station är bristfällig. Utfartssignal vid station är bristfällig. Försignal är bristfällig ..	61
§ 53. Tändning av signallyktor	62
§ 54. Växlars lägen och tågvägs klargöring	62
§ 55. Tågvägsinspektion	63
§ 56. Tågs skyddande mot växlingsrörelser m. m.	63
§ 57. Tågs samtida in- eller utfart vid station	64

	Sid.
§ 58. Avspärrning eller bevakning av spår	64
§ 59. Tåganmälningskyldighet. Tåganmälan	65
§ 60. Bestämmelser för rälsbusståg	67
§ 61. Hinderanmälan	69
§ 62. Tågtidjournal	70
§ 63. Tågs bemanning. Tåg utan särskild tågbefälhavare (tbfh)	70
§ 64. Loks (lokomotors) bemanning	71
§ 65. Bevakning av lok och lokomotor. Rätt att taga plats på lok och lokomotor	72
§ 66. Tågs iordningställande	72
§ 67. Tågs avgång från dpl	73
§ 68. Tågs gång	74
§ 69. Tågs hastighet	75
§ 70. Hastighet i växlingstjänst	78
§ 71. Bromsning	78
§ 72. Tågs ankomst till dpl	78
§ 73. Hinder på station för tåg med fast uppehåll	80
§ 74. Hinder för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll	81

Kap. VI. Tågförsening och ändring av tågs ordningsföljd.

§ 75. Tågförsening	82
§ 76. Reservnummer.	
§ 77. Ändring av möte	82
§ 78. Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning	85
§ 79. Tågleadarens (tl) ingripande vid möte, som ej är angivet i tågs tidtabell (tdt)	86
§§ 80—81. Reservnummer.	

Kap. VII. Banpersonalens (bps) underrättande.

§ 82. Banpersonalens (bps) underrättande om extra anordningar och rubbningar i driften	86
----------------------------------------------------------------------------------------------	----

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	88
§ 84. Tåg, som stannat på linjen och ej kan fortsätta. Hjälpåtgång. Kvarlämnande av fordon på linjen	89
§ 85. Eld i tåg eller annan fara	90

Bilaga. S-formulär	91
--------------------------	----

Begreppsbestämningar.

Adhensionsvikt hos lok = det sammanlagda trycket mot skenorna från ett loks drivhjul (se tdtboken).

A-arbete = arbete på linjen, som kan utgöra hinder för tågrörelse över arbetsplatsen.

B-arbete = arbete på linjen, som kräver hastighetsnedsättning över arbetsplatsen.

Banan = järnvägen med dess över- och underbyggnad.

Bandisposition (bdisp) = anordning, varigenom en stations- eller delsträcka 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.

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

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.

Delsträcka = del av stationssträcka; skall åt ena eller båda hållen ha sin gräns vid en i varje särskilt fall bestämd gränsplats.

Driftplats (dpl) = gemensam benämning på station, tågplats, lastplats, hållplats och signalplats.

Anm. När tkl skall tjänstgöra för tåg, anses station vara bevakad, i annat fall obevakad. Övriga dpl anses alltid vara obevakade, alltså även om de äro bemannade.

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

Fast uppehåll = tåguppehåll, som enl. tdt eller på en föregående station erhållen order skall göras på dpl, oavsett om trafikutbyte förekommer eller ej (minutuppehåll, @, ®, ⊗, samt a, p eller ○ i förbindelse med minutuppehåll).

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

Anm. Förregling av dylik växel (spårspärr) inträder, när huvudsignalen ställs till »kör», och upphör, när signalen ställs till »stopp».

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

Gränsplats = med telefon försedd obevakad dpl, när platsen utgör gräns för delsträcka.

Hjälpsignalmedel = röd bansignaltavla, i mörker ban- eller handsignallykta visande rött sken, uppsatt på huvudsignals mast eller, om infartssignal står innanför yttersta växeln, vid nämnda växel.

Hållplats = för trafikutbyte avsedd plats på linjen utan huvudsignal och utan såväl spår för möte eller förbi-gång som sidospår.

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.

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

Linjen = banan utanför de bevakade stationernas gränser.

Anm. Även obevakad station är alltså linje.

Lok = ånglok, motorlok och motorvagn.

Motorlok = fordon, som drives av en eller flera förbränningsmotorer, vars sammanlagda effekt är minst 300 hästkrafter; har ej utrymme för resande, gods eller post.

Motorvagn = motordrivet fordon med utrymme för resande, gods eller post.

Anm. Uttryck som »koppellok» o. d. får avse endast *verk-samt* lok.

Lokomotor = fordon, som drives av en eller flera förbränningsmotorer, vars sammanlagda effekt understiger 300 hästkrafter; har ej utrymme för resande, gods eller post.

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

Anm. Rålsbussförare och lokomotorps likställas med lokps enl. sär, om annat ej sägs.

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

Platsvakt (plv) = föreståndare för tåg-, last-, håll- eller signalplats.

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.

Rålsbuss = motordrivet fordon utan normal stöt- och draginrättning; har utrymme för resande, gods eller post. Rålsbussar indelas i klass A och klass B enl. åsatt märkning.

Sidospår = annat spår än tågspår.

Signalplats = med huvudsignal försedd plats på linjen, som ej är tågplats 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 tågspår.

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.

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.

C-fordon = trehjuling*), tramp- eller dragdressin, samtliga olastade eller i varje fall ej tyngre lastade, än att de genom direkt lyftning eller, betr. trehjuling, genom tippning omedelbart kunna undanföras från spår av endast en man.

Station = plats med huvudsignal och spår för möte eller förbigång, dock ej dylik plats, som av ti betecknats som tågplats.

Anm. Med »station» avses bevakad station.

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

Stationssträcka = sträckan mellan två intill varandra liggande bevakade stationers gränser.

Tillsyningsman = tjänstehavare, som vid A- eller B-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.

Tåg (tågrörelse) = tågfordon eller fyrhjuling 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.

Tåganmälan = anmälan med telefon (telegraf) för att förhindra, att flera tåg samtidigt befinna sig på samma stations- eller delsträcka.

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

*) med eller utan motor.

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. sär på station.

Tågpersonal (tps) = tbfh och lokps på tåg.

Tågplats = plats på linjen med eller utan huvudsignal och med spår för möte eller förbigång.

Tågspår = för tågrörelse avsedda spår på station och på linjen.

Tågväg för visst tåg = för tågets framförande avsett tågspår inom en bevakad eller obevakad stations gränser eller mellan yttersta växlarna på tågplats.

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 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 på förfrågan skall underrätta viss bps om extra anordningar och rubbningar i driften m. m. på viss sträcka.

Vagnuttagning (vut) = framförande eller uppställning av fordon på tågspår å linjen på annat sätt än genom tåg- eller växlingsrörelse. Till vut räknas även i förväg bestämt kvarlämnande av fordon på dylikt spår efter avkoppling från tåg.

Väggkorsning = 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.

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

§ 2.

Tillsyn av signalmedel m. m. 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.

Knalldosor. På varje bemannad dpl — på hållplats dock endast när ti så bestämt — skall finnas minst 8 knalldosor under stf försegling. Finnas avvikande linjer, skall antalet ökas med 4 för varje sådan linje. 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.

Omsorg vid signalgivning. 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.

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 åtljdnad. Signal skall alltid åtlydas, men kan det antagas, att detta skulle medföra fara, skall signalgivaren, utom vid stoppsignal, först underrättas härom.

§ 5.

Dagsignaler och nattsignaler. Signalerna indelas i dagsignaler, vilka användas i dagsljus, och nattsignaler, vilka användas i mörker, skymning, dagning och eljest när dagsignaler ej kunna iakttagas tydligt.

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

§ 7.

Fasta signalinrättningar.

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

I. Huvudsignaler.

Semafor.

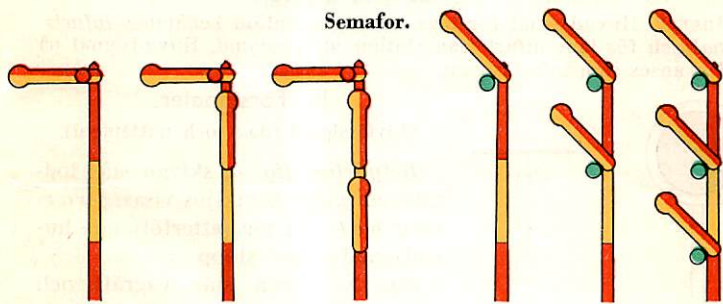


Fig. 1.

Fig. 2.

Dagsignal: signal med endast vinge.

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

Betydelse: »s t o p p» för tåg.

Dagsignal: signal med endast vinge (vingar).

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

Betydelse: »k ö r» för tåg; två eller tre vingar (sken) vid infart betyder även »v a r s a m h e t» för tåg (sidotåg-väg).

Vid driftplatserna Rysjön, L:a Björnmossen, Svartbäcken, Tallåsgrusgrop, Tallås, Flaxen och Vittersjö må tillsvidare T-semaforer användas.

Vid driftplatsen Flaxen må tillsvidare i huvudsignalen visas kör med grönt blinkande sken.

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

Huvudljussig. al (dag- och nattsignal).

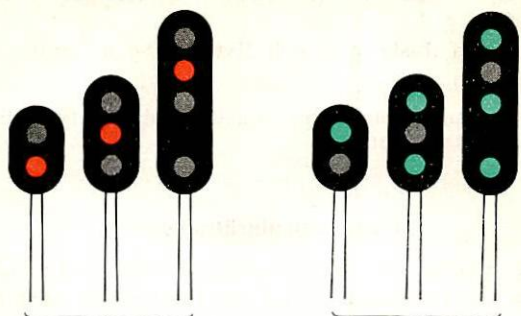


Fig. 3.
Fast rött sken.

Fig. 4.
Ett, två eller tre gröna fasta sken.

Betydelse: fig. 3: »stopp» för tåg;

fig. 4: »kör» för tåg; två eller tre sken vid infart betyder även »varsamhet» för tåg (sidotågväg).

Anm. 2. Huvudsignal för tågs infart på station benämnes *infartssignal* och för tågs utfart från station *utfartssignal*. Huvudsignal på linjen anses som infartssignal.

II. Försignaler.

Skivförsignal (dag- och nattsignal).

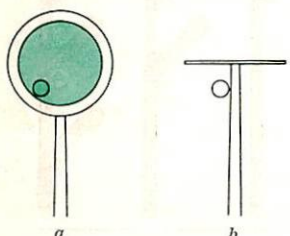


Fig. 5.

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

fig. b, skivan står vågrätt och ofärgat blinkljus visas: efterföljande huvudsignal visar »kör».

Ljutförsignal (dag- och nattsignal).



Fig. 6.

Betydelse: grönt blinkljus: »varsamhet» för tåg (efterföljande huvudsignal visar »stopp»);
ofärgat blinkljus: efterföljande huvudsignal visar »kör».

III. Spårspärrsignaler.

Spårspärrlykta (dag- och natt-signal).

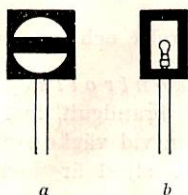


Fig. 7.

Fig. b: ofärgat fast sken som nattsignal.

Spårspärrskärm (dag- och natt-signal).

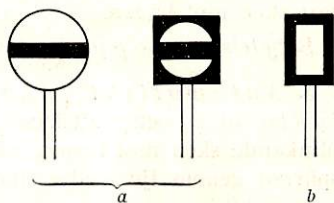


Fig. 8.

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

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. 7 a och 8 a: »stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon;
fig. 7 b och 8 b: »växling tillåten».

Som spårspärrsignal må även användas s. k. dvärgsignal (dag- och nattsignal).

§ 8.

Fasta signalredskap.

1. *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.

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

3. *Vågsignalskärm* (dag- och nattsignal), rund, på båda sidor grön med vit kantrand eller röd med gul kantrand;

Betydelse, ställd tvärs för spåret: grön skärm »varsamhet» och röd skärm »stopp», i båda fallen för tåg, växlingsrörelse och småfordon.

4. *Automatiskt fungerande stopplykta* (dag- och nattsignal) för signalering mot banan vid automatisk väg-signalanläggning, som kan fränkopplas; kan visa endast rött fast sken mot banan.

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

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

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

Vid enkla växlar äro signalbilderna följande:



Fig. 9.

Motväxel, som leder till rakspåret.



Fig. 10.

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



Fig. 11.

Medväxel, som leder från rakspåret.



Fig. 12.

Medväxel, som leder från kurvspåret.

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

Vid växlar i treskeniga spårssystem användas lyktor med två signalbilder, den ena över den andra; den övre avser det bredare av spåren och den undre det smalare.

Anm. 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. 7 a eller 8 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).



Fig. 13.

(Skivans baksida mattsvart.)

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

Betydelse: »avgångssignal» till tåg.

2. Signalgivarens armar (dagsignaler).

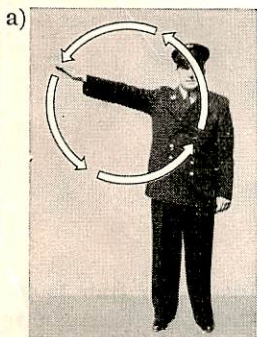


Fig. 14.

Betydelse: »avgångssignal» till tåg.

3. Handsignallykta (nattsignaler); kan visa fast rött, grönt och ofärgat sken.

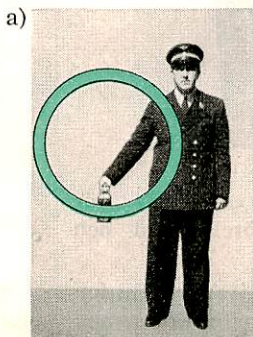


Fig. 15.

Lyktan hålls i handtaget, så att den hänger fritt ned. Den föres där-
efter sakta i en cirkel med en radie av ungefär underarmens längd. Sedan tkl (plv) givit avgångssignal, skall han hålla lyktans ofärgade sken vänt mot lokps en stund.

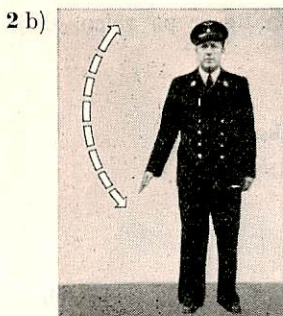


Fig. 16.

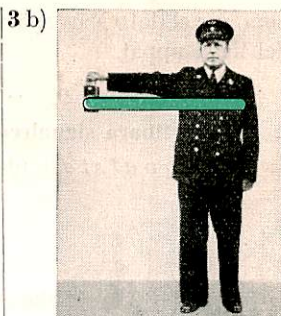


Fig. 17.

Lyktan fö-
res sakta flera
gångar från
höger till
vänster och
åter.

Betydelse: »klart för avgång». Signalen ges:

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

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



Fig. 18.

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;

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 av mom. 2 d):
»stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

2 (e)
f)



Fig. 19*).

Betydelse av mom. 3 d):
»stopp» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

3 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;

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 växlingsignal och innebär då, att rörelsen hela tiden skall utföras med låg hastighet.

g)



Fig. 20.

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.

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

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

2 h)



Fig. 21*).

3 h)

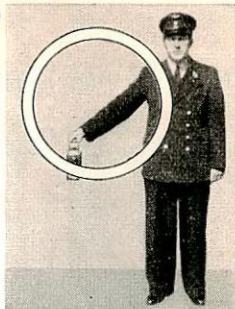


Fig. 22.

Armen föres sakt i cirkel.

Betydelse: »f r a m å t» för växlingsrörelse, vut och småfordon. Loket skall draga fordonen. Är lok ensamt eller har det fordon 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.

i)



Fig. 23**).

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

i)



Fig. 24.

Betydelse: »b a c k» 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 bak-

*) Hoptagen flagga får hållas i ena handen.

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

ände är riktad. Vad här sagts om lok, gäller även lokomotor och rälsbuss.

2 j)



Fig. 25.

Armarna föras upprepade gånger mot varandra med sammanslagning av händerna.

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

Betydelse: »kopplet». Signalen, som kan ges även muntligen, innebär, att buffertarna skola tryckas samman för att möjliggöra hop- eller isärkoppling.

k)



Fig. 26*).

Armen föres hastigt.

k)



Fig. 27.

Lyktan föres hastigt.

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

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

2 1)

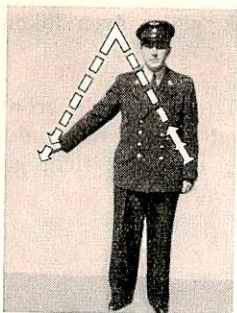


Fig. 28*).

3 1)



Fig. 29.

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.

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

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

Betydelse »bromsa» vid provning av tryckluftbromsen.

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

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

Betydelse: »lossa» vid provning av tryckluftbromsen.

4. Röd signalflagga (dagsignaler).

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

utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och

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

åter (= »rörlig stoppsignal»): »*stopp*» för tåg, växlingsrörelse, vut och småfordon.

5. *Grön signalflagga* (dagsignal), utvecklad och hållen 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. *Rund bansignaltavla* (dagsignal), kan vara försedd med rött reflektorprisma. *Bansignallykta* (nattsignal) med fast eller blinkande rött sken.

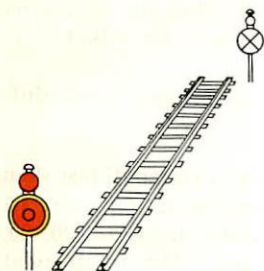


Fig. 30.

(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.

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

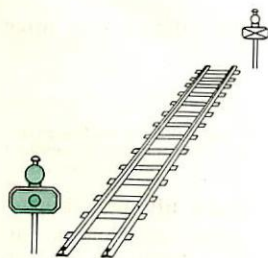


Fig. 31.

(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.

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

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

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| <p>9. <i>Signalpipa</i> och <i>signalhorn</i> (dag- och nattsignaler).</p> <p>10. <i>Sirén</i> och <i>vissla</i> (dag- och nattsignaler).</p> | } | <p>Ang. signaler, som ges med dessa signalredskap, se §§ 12 och 14.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-------------------------------------------------------------------------|

§ 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.

2. *Upphållsmärke* (= »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 vid behov för att ange, var persontåg och blandat tåg samt, om ti så bestämt, godståg 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).

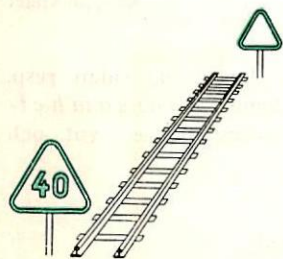


Fig. 32.

(Under tavian 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.

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.

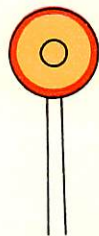


Fig. 33.

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

5. Lyringsmärke.

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

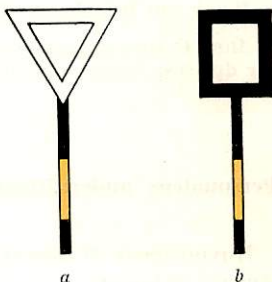


Fig. 34.

6. Ogiltighetsmärke.

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

På fast signalinrättning, som slopas eller tages ur bruk, skola vingar och signalskärmar 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.

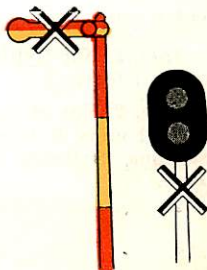


Fig. 35.

7. Orienteringsmärke.

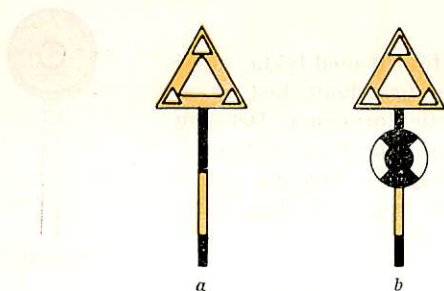


Fig. 36.

Användas för att orientera lokps:

fig. a om dpl utan huvudsignal. Användes för rälsbusshållplats, endast om ti så anser nödvändigt;

fig. b om infartssignal, som saknar försignal.

Anm. Orienteringsmärke placeras i regel på försignalavstånd framför dpl resp. infartssignalen.

§ 11.

Personalens underrättande om vissa signalmedels uppsättande m. m.

Huvudsignal, försignal, sådan spårspärrsignal, som gäller för tågväg, automatiskt fungerande kontrollsignallykta, slutmärke, hastighetstavla, påstigningsmärke, lystringsmärke samt orienteringsmärke får ej uppsättas, flyttas, förändras eller indragas, utan att vederb. ps underrättats genom tryckt eller på annat sätt mångfaldigad order eller order på S11. Detta gäller även vid nyuppsättning av fast U-märke.

Anm. 1. När flyttbart U-märke tages i bruk, bör vederb. ps underrättas i förväg.

Anm. 2. För att underlätta ordergivningen skall biö resp. siiö om möjligt minst 6 dagar i förväg underrätta ti om tidpunkten för uppsättning, 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. växling tillåten..	— •	lossa bromsarna
7. lägg om växeln ..	• —	lägg om växeln
	— — —	undersök bromsarna
	• • — — — — —	fara
	• • •	jag är beredd på hinder och spårändring(=beredd)

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.

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 korsställda skivor med röda och gula tvärstreck,

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 sär:

a) vid igångsättning, när så erfordras för att varna personer;
b) för att besvara signal, som ej kan eller skall åtlydas omedelbart;

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

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;

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

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 verkställt 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 sär:

a) när tåg nalkas huvudsignal, som visar »stopp» (event. med hjälpsignalmedel) eller felaktig, otydlig eller ofullständig signalbild, eller när signal uteblir från huvudsignal;

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, tills vägkorsningen passerats;

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

6. »Fara», två korta och två långa ljud upprepade gånger **•• — — •• — —** (med ringklocka många tätt på varandra följande slag eller ringsignaler), ges: när nödbromsning eller skyndsamt och kraftig skruvbromsning erfordras eller när hjälp skyndsamt erfordras på grund av missöde.

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

när infartssignal (event. med hjälpsignalmedel) 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.

8. »Lägg om växel», 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.

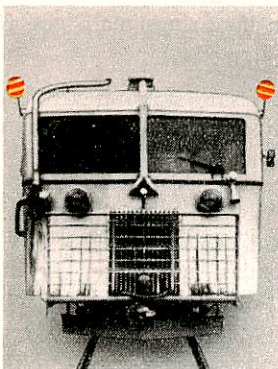


Fig. 37. Framänden i dagsljus.

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.

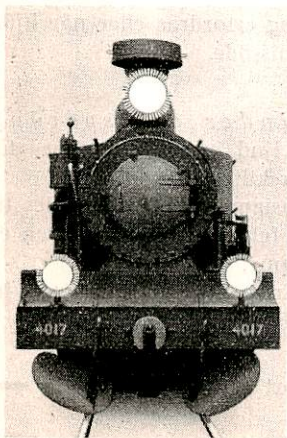


Fig. 38. Framänden i mörker.

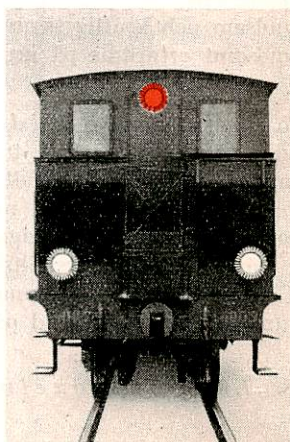


Fig. 39. Bakänden i mörker.

I mörker. Två eller tre signallykter 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 lyktskenen 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. 40. Slutsignalskärm.

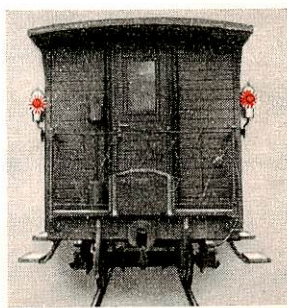


Fig. 41. Slutsignallykta.

Å vagn, lastad med timmer i kätting, må endast en slutsignal finnas under villkor att signalen är blinkande.

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. Dylik manöverbvagn skall i mörker föra signaler framåt enl. A ovan; motorvagn inuti eller sist i tåg skall däremot ej föra dylika signaler framåt eller bakåt i mörker. På motorvagnståg, vilkas fordon äro försedda med fasta slutsignallyktor, 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 skall föras rött sken såväl framåt som bakåt, både när fordonen äro i rörelse och när de stå stilla.

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).