

Signalbeskrivning för vissa anläggningar

SIGNALBESKRIVNING för Stockholms östra

I. Signalbilder för infart

A. Huvudljussignaler.

Tågspår	Signalbild å				Anm.
	A	B	C	K	
1			—	—	
2—5			—	—	
2—5			—	—	
6	—		—		Avkortad tågväg För tåg från Engelbrektsplan
7				—	

1) Låg mast.

Huvudljussignalerna användas för vänsterspårstrafik och kör-signalbilderna hava följande betydelse:

1) å huvudljussignal A^{1/2}:

ett grönt fast sken = tågvägen klar till signal B^{1/2}, som visar körsignal;

ett grönt blinkande sken = tågvägen klar till signal B^{1/2}, som visar stoppsignal;

2) å huvudljussignal B^{1/2}:

ett grönt fast sken = tågvägen klar för infart å tågspår 1.

två gröna fasta sken = tågvägen klar för infart till något av tågspår 2—5.

3) å huvudljussignal C:

ett grönt fast sken = tågvägen klar till tågspår 7; ett grönt blinkande sken = *vagnar äro uppställda å tågspår 7, men låget får med största försiktighet framföras till dessa vagnar.*

4) å huvudljussignal K:

ett grönt fast sken = fjädeväxeln (växel 2) intager rätt läge för tåg till tågspår 6;

ett grönt blinkande sken = fjädeväxeln (växel 2) intager rätt läge för tåg till tågspår 6, men vagnar finnas å detta spår.

B. Dvärgsignaler.

Dvärgsignaler enligt fig. 11 i såo användas sålunda:

1) Infartsdvärgsignal Dv b (placerad vid huvudljussignal B^{1/2}):

Signalen visar signalbild enligt fig. 11 b i såo (två sken i lodrät linje), då huvudljussignal B^{1/2} visar körsignal.

Visar huvudljussignalen stoppsignal, får enbart signal enligt fig. 11 e (två sken i lodrät linje och därunder ett blinkande grönt sken) å dvärgsignalen gälla som körsignal för tåg. Härvid intages låget på avkortad tågväg och skall införas med så låg hastighet, att föraren omedelbart kan bringa det till stopp, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes.

2) Dvärgsignal Dv X (placerad till vänster om uppspåret ca 50 m norr om första växeln i detta spår):

Signalbild enligt fig. 11 c i såo (två sken i 45° vinkel åt vänster) gäller som körsignal till tågspår 1—7 för tåg, som ankommer på högerspår.

II. Signalbilder för utfart

A. Huvudljussignaler.

Tågspår	Signalbild å						
	D	E	F	L	M	N	O
1	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	
3	—	—	—	—	—		—
4	—	—	—	—		—	—
5	—		—		—	—	—
6	—			—	—	—	—
7		—	—	—	—	—	—

Huvudljussignalerna användas för vänsterspårstrafik och körsignalbilderna hava följande betydelse:

1) å huvudljussignal D:

ett grönt fast sken = tågvägen klar för utfart till Engelbrektsplan; vägsignalerna vid Drottning Kristinas väg visa stoppsignal mot gatutrafiken.

2) å huvudljussignal E:

ett grönt fast sken = tågvägen klar till signal F, som visar körsignal;

ett grönt blinkande sken = tågvägen klar till signal F, som visar stoppsignal;

3) å huvudljussignalerna F, L, M, N och O:

ett grönt fast sken = tågvägen klar till blocksignal H 2, som visar körsignal;

ett grönt blinkande sken = tågvägen klar till blocksignal H 2, som visar stoppsignal.

B. Dvärgsignaler.

Dvärgsignaler enligt fig. 11 i såo användas sålunda:

1) Dvärgsignal Dv 1 (placerad till vänster om uppspåret omedelbart före korsningen med infartstågvägen till tågspår 1).

Signalen visar signalbild enligt fig. 11 b i såo (två sken i lodrät linje), då körsignal erhållits från någon av huvudljussignalerna F, L, M, N eller O.

Får tåg framgå förbi någon av dessa huvudljussignaler i stoppställning, skall dvärgsignalen visa signalbild enligt fig. 11 d i såo (två sken i 45° vinkel åt höger), markerande att efterföljande växlar (1, 3a/5b) intaga rätt läge för utfart till uppspåret.

2) Dvärgsignal Dv 3 och Dv 4 (placerade invid huvudljussignalerna N resp. M).

Signalerna visa signalbild enligt fig. 11 b i såo (två sken i lodrät linje), då vederbörande huvudljussignal visar körsignal.

Får tåg framgå förbi någon av nämnda huvudljussignaler i stoppställning, skall intillvarande dvärgsignal visa signalbild enligt fig. 11 d i såo (två sken i 45° vinkel åt höger).

3) Dvärgsignal Dv G (placerad till vänster om tågspår 1 ca 15 m före korsningen med SJ spår).

Signalbild enligt fig. 11 b i såo (två sken i lodrät linje) gäller som utfartssignal för tåg från tågspår 1 till blocksignal H 2.
Anm. Samtliga huvudljus- och dvärgsignaler äro försedda med märktavlor, angivande signalernas beteckning.

Telefonposter på linjen

Fasta telefonposter, anslutna till induktortelefonlinjen, äro anordnade mellan stationerna sålunda:

Sträcka	Kmp.	Anm.
Rnb—Tåb	15,0	Stolpparat.
Tåb—Vlt	19,6	" (Byle).
" — "	20,0	" på signalskåp vid H 32
Vlt—Ldm	25,4	Molnby bv.-stuga.
Ldm	—	Stationshusets yttervägg.
Ldm—Fsu	32,1	Ytterväggen på Solsta bv.-stuga.
Fsu	—	Stationshusets yttervägg.
Fsu—Ekg	36,6	Stolpparat.
Ekg	—	Stationshusets yttervägg.
Ekg—Kår	39,7	Roslagsbroby bv.-stuga.
Kår	—	Stationshusets yttervägg.
Kår—Rö	45,5	Stolpparat.
" — "	47,7	Ytterväggen på Sparrens bv.-stuga.
Rö	—	Stationshusets yttervägg.
Rö—Rmb	52,5	Stolpparat.
Rås	—	Stationshusets yttervägg.
Rås—Knb	69,4	Stolpparat vid Råsten.
Knb—Frg	77,1	Stolpparat vid Kårven.
Selk	—	Väntpaviljongens yttervägg.
Mln	—	Stationshusets yttervägg.
Års	—	Väntpaviljongens yttervägg.
Rmb—Fta	55,9	Stolpparat.
" — "	58,5	Ytterväggen på Lövhamra bv.-stuga.
" — "	60,9	Stolpparat.
Syn	—	Stationshusets yttervägg.
Syn—Nt	67,3	Stolpparat.
Mla	—	Stationshusets yttervägg.
Mla—Nt	74,4	Ytterväggen på Nånö bv.-stuga.
Nyd	—	Väntpaviljongens yttervägg.
Srb	—	Stationshusets yttervägg.
Ern	—	" "
Edb—Ung	79,0	Stolpparat.
Ung	—	Stationshusets yttervägg.
Sob	—	Stationshusets yttervägg.
Vbm—Rdb	15,9	Stolpparat vid Hagernäs.
" — "	18,1	Stolpparat.
Rdb	—	Stationshusets yttervägg.
Rdb—Åru	23,1	Stolpparat vid Täljö.
Åru	—	Stationshusets yttervägg.
Åbg—Ösk	28,5	Stolpparat vid Tunagård.
Ösk	—	Stationshusets yttervägg.
Öbb	—	" "
Kny	—	" "
Nom	—	Stolpparat.
Gmo—Hrg	119,1	" "
Hrg	—	Stationshusets yttervägg.
Hrm	—	" "

I eller invid varje apparat finns signalschema.

För orientering äro ledningsstolparna försedda med pil, angivande riktning åt närmaste telefonpost.

Särskilda bestämmelser angående avgångssignal till tåg

Avgångssignal skall å tåganmälningstation givas av tkl, å övriga driftplatser av tbfh; avgångssignal erfordras i senare fallet dock icke till genomfartståg.

Undantag:

I. Avgångssignal skall ej givas för genomfartståg vid

- Stocksund,
- Djursholms Ösby beträffande tåg, som expedieras på tågspår 6 eller 7,
- Djursholms Ekeby,
- Roslags Näsby beträffande tåg med udda nummer.

Anm. Har dylikt tåg stannat å stationen av annan orsak än i såo § 67 mom. 3 angivits, skall avgångssignal givas av tkl, om denne stoppat tåget och av tbfh i övriga fall.

II. Avgångssignal skall givas av tbfh till andra tåg än genomfartståg vid

- Stockholms östra beträffande tåg med jämna nummer från tågspår 6,
- Stocksund,
- Djursholms Ösby utom för tåg mot Näsbypark,
- Djursholms Ekeby,
- Roslagnäsby beträffande tåg med udda nummer.

Dessa undantag få endast tillämpas under förutsättning, att

- dubbspårsdrift äger rum,
- tåget ej skall som första tåg efter enkelspårsdrift å dubbel-spår utgå på vare sig det spår, som använts för enkelspårsdriften, eller det andra spåret,
- automatiska linjeblockeringen är i bruk,
- tbfh före givande av avgångssignal iakttagit, att körsignal visas med utfartssignalen.

III. Avgångssignal skall givas av tbfh vid Stockholms östra för tåg mot Engelbrektsplan under förutsättning, att mötande tåg inkommit och att utfartssignalen visar kör.

Undantag från såo samt sårbestårnelser för vissa bandelar eller driftplatser

Betråffande allmånna undantag från såo, se »Tillågsbestårnelser till säkerhetsordningen, utfårdate för Stockholm-Roslagens järnvågar jämte tillåmpliga delar av sårbestårnelser för E. J., gållande fr. o. m. den 1 nov. 1941».

Sårskilda fõreskrifter vid bandelarna Stockholms õstra-Roslags Nåsby och Djursholms õsby-Djursholms Sveavågen

Om vid tågs ankomst till automatisk blockpost huvudsigåalen vid denna visar »stopp», skola fõljande bestårnelser gålla:

Då tåg stannat för stoppsignal från huvudsigåal vid automatisk blockpost, må fõraren vid dubbelspårdrift efter en minuts vån-*tan, om han har anledning antaga, att intet hinder fõrefinnes å framfõrtliggande blockstråcka*, framfõra tåget till nånsta huvudsigåal. Tåget skall dårvid framfõras med hastigheten sår minskad, att tåget kan skynsamt bringas till stopp, om ofõrmodat hinder av fõraren upptåckes, t. ex. vagnar i spårst, fellagd vånkel eller eventuellt hinder vid vånkorsning. Vid ankomsten till fõrsta bevakade driftplats skall fõraren anmåla fõrhållandet till tågexpeditõren, som har att dårom omedelbart underråtta tågledaren.

På enahanda såt som ovan skall fõrfaras, om huvudsigåal vid automatisk blockpost vid tågs ankomst år slåckt eller visar otydlig eller ofullstånkelig sigåalbild. (V. o. V. J 1804/41.)

Sårskilda fõreskrifter vid Stockholms õstra

1. Tågklareren befrias under fõljande villkor från skyldigheten att vistas å plattform eller i dess nånhet, då tåg år pån in- eller utgående:

Befintlig vånkel- och sigåalsåkerhetsanlågning år i sin helhet i bruk.

Dubbelspårdrift åger rum Stockholms õstra-Stocksund.

Linjeblockeringen år i bruk Stockholms õstra-Stocksund. Dessutom skall vid tågs ut- eller ingående å tågspår nr 1 eller å S J tågspår såsom tågavågsinspektõr godkånd tånstehavare visas invid vederbõrande tågavåg fõr sigåalering till tåget. (V. o. V. J 1804/41.)

2. Tåg må ingå å tågspår 7 samt tidigt som tåg från Engelbrektsplan år pån ingång å tågspår 6. Stõrsta hastigheten får dårvid icke fõr någotdera tåget õverstiga 10 km/tim. (V. o. V. J 1804/41.)

3. Vid dubbelspårdrift skall tåg från spår 6, som pån grund av utebliven kõrsigåal från andra huvudsigåalen stoppat mellan de båda utfartssigåalerna, fõrtsåtta utan ny avgångssigåal, då kõrsigåal visas. (V. o. V. J 1804/41.)

4. Vagnar motsvarande långhden av två personvagnar må uppstållas omedelbart framfõr stoppbock å tågspår 2-5 utan att anses utgõra hinder i tågavåg. Pån den gavel av de uppstållde vagnarna, som hånvid år nånmast ankommande tåg, skall rõd bansigåaltavla vara anbringad. (V. o. V. J 1088/48.)

5. Vid ingång pån Stockholms õstra behõver sigåalen »Tåg kommer» och »Jag år beredd pån hinder och spåråndring» icke givas, om infartssigåalen bibehålles till stopp eller stoppsigåal visas å densamma med hånpsigåalmedel, utan skall fõraren vid infartssigåalen anlita befintlig sigåaltelefon fõr tågklarerenens eventuella order eller meddelanden. (V. o. V. J 1754/43.)

6. Om tåg måste intagas pån avkortad tågavåg pån något av tågspår 2-5, må tåget intagas endast genom kõrsigåal från infartsdvånrgsigåal (medelst blinkande grõnt sken), ehuru detta fõrhållande ej år angivet i tågets tidtabell och sigåalering enligt § 73, andra stycket ej fõrekommit. I dylikt fall skall tåget infõras med sår låg hastighet, att fõraren omedelbart kan bringa tåget till stopp, dårrest stoppsigåal gives eller annat hinder fõrefinnes. Dessutom skall rõd bansigåaltavla vara uppsåt vid den punkt, dår den avkortade tågavågen slutar. (V. o. V. J 1088/48.)

7. Tåg må intagas mot vagnar å tågspår 7 under fõrutsåtning, kõrsigåal visas med grõnt blinkande sken å huvudljussigåal jånligt § 9 i såo. (V. o. V. J. 1088/48.)

8. Om spåråndring, som ej fõranleder åndring av sigåalbild, måste vidtagas fõr ankommande tåg och underråtelse dårom ej kunnat lånnas tåget pån fõregående station, behõva det oaktat de fõr sådant fall eljest gållande fõreskrifterna om fõraren vånskoende icke iakttagas.

I dylikt fall skall fõraren, sår snart spåråndringen av honom uppmårksammas, vara beredd att omedelbart bringa tåget till stopp, dårrest stoppsigåal gives eller annat hinder fõrefinnes. (V. o. V. J 1088/48.)

Sårskilda fõreskrifter vid Stocksund

1. Bestårnelserna i såo § 74: 2. skola tillåmpas, oaktat utfartssigåalerna icke åro fõrbundna med i bruk varande fõrsigåal. Infartssigåalerna visa i stållet blinkande grõnt sken, då utfartssigåalen visar stopp. (V. o. V. J 1804/41.)

2. Blinkande grõnt sken från Stocksunds infartssigåaler utmårka åven att hinder kan finnes strax bortom infartstågavågens slutpunkt. (V. o. V. Jv 290/54.)

3. Vid ingång pån Stocksund behõver sigåalen »Tåg kommer» och »Jag år beredd pån hinder och spåråndring» icke givas, om infartssigåalen bibehålles till stopp eller stoppsigåal visas å densamma med hånpsigåalmedel, utan skall fõraren vid infartssigåalen anlita befintlig sigåaltelefon fõr tågklarerenens eventuella order eller meddelanden. (V. o. V. J 1754/43.)

Sårskilda fõreskrifter vid Djursholms õsby

1. Vid vånhallarna må sårväl i dagsljus som i mårker sigåalen »vånkel tillåten» givas med grõnt sken från dår befintlig ljussigåal. Rõtt sken från samma sigåal anger »stopp» jånväl fõr vånkelrõrelse, vånuttågning och fård med fyrhånlig motor-dressin, som ej går som tåg, samt õvriga småfordon. (V. o. V. J 1804/41.)

2. Bestämmelserna i såo § 74:2 skola tillämpas för tåg från Djursholms Ekeby å huvudtågväg, oaktat utfartssignalen icke är förbunden med i bruk varande försignal. Infartssignalen visar i stället blinkande grönt sken, då utfartssignalen visar stopp. (V. o. V. J 96/47.)

3. Tåg må intagas mot vagnar å tågspår 3 under förutsättning körsignal visas med grönt blinkande sken å huvudljussignal jämlikt § 9 i såo. (V. o. V. J 540/48.)

4. Överlämningsbok skall föras i ställverket.

5. Vid ingång på Djursholms Ösby behöver signalen »Tåg kommer» och »Jag är beredd på hinder och spårändring» icke givas, om infartssignalen bibehålles till stopp eller stoppsignal visas å densamma med hjälpsignalmedel, utan skall föraren vid infartssignalen anlita befintlig signaltelefon för tågklararens eventuella order eller meddelanden. (V. o. V. Jv 47/53)

6. Vid Djursholms Ösby må tåg intagas på avkortad tågväg på spår nr 6 genom körsignal från infartsvärgsignal medelst blinkande grönt sken, som visas till höger, ehuru detta förhållande ej är angivet i tågets tidtabell, och signalering enligt § 73, andra stycket, ej förekommit. (V. o. V. Jv 47/53)

Särskilda föreskrifter vid Roslags Näsby

1. Vid ingång på Roslags Näsby, dock endast tåg med jämna nummer, behöver signalen »Tåg kommer» och »Jag är beredd på hinder och spårändring» icke givas, om infartssignalen bibehålles till stopp eller stoppsignal visas å densamma med hjälpsignalmedel, utan skall föraren vid infartssignalen anlita befintlig signaltelefon för tågklararens eventuella order eller meddelanden. (V. o. V. J 1754/43.)

2. Bestämmelserna i såo § 74:2 skola tillämpas, oaktat utfartssignalerna icke äro förbundna med i bruk varande försignal. Infartssignalerna visa i stället blinkande grönt sken, då utfartssignalen visar stopp. (V. o. V. J 96/47.)

Särskilda föreskrifter vid bandelen Täby—Vallentuna.

Då huvudsignal visar stopp, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt och tåg på linjen mellan Täby och Vallentuna till följd härav stannar framför blockpost, skall föraren efter högst 2 min. väntan ringa upp tk1 på närmaste station i tågets väg. Föraren skall härvid uppgiva sitt namn, tågets nummer samt blockpostens beteckning. Tk1, som även skall uppgiva sitt namn, äger, sedan han förvissat sig om att intet hinder finnes på blocksträckan, lämna föraren tillstånd att fortsätta till nästa huvudsignal. (V. o. V. J 406/52)

Instruktion

för bandelen Engelbrektsplan—Stockholms östra

För bandelen Engelbrektsplan—Stockholms östra gälla

dels i tillämpliga delar Säkerhetsordning vid Enskilda järnvägar,

fastställd av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1941, dels i tillämpliga delar Järnvägstrafikstadgan, av Kungl. Maj:t fastställd den 12 juni 1925,

dels nedanstående bestämmelser i »Reglemente för de elektriska spårvägarna i Stockholm med därtill anslutna spårvägar inom Stockholms län» (Överståthållarämbetets kungörelse nr 81/1939 samt Överståthållarämbetets skrivelse nr 889 AD/1939),

dels nedanstående av trafikinspektören fastställda »Vissa säkerhets- och ordningsföreskrifter för bandelen Engelbrektsplan—Stockholms östra».

Utdrag ur »Reglemente för de elektriska spårvägarna i Stockholm med därtill anslutna spårvägar inom Stockholms län»

§ 1.

Övervakningen av de elektriska spårvägarna i Stockholm med därtill anslutna spårvägar inom Stockholms län utövas av överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län och Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med den fördelning nämnda myndigheter emellan, varom särskilt är stadgat.

För besiktning eller undersökning av spårvägsanläggningen skall obehindrat tillträde lämnas, förutom vederbörande befattningshavare hos de övervakande myndigheterna, jämväl av samma myndigheter förordnade sakkunniga samt i tjänsteförättning stadda polismän.

§ 13.

Från motorvagn givas av föraren följande signaler med fotklocka:

- Giv akt*, ett enstaka slag med fotklocka, givas vid igångsättning, då så erfordras till personers varnande,
- Tåg kommer*, flera enstaka slag med fotklocka, givas vid hinder å banan framför tåg i rörelse, då så av föraren anses behöfligt,
- Fara*, flera upprepade slag med fotklocka, gives, då olycka eller missöde hotar.

§ 14.

Mom. 4. Utöver de signaler, som finnas angivna i dessa signalföreskrifter, är förare skyldig åtlyda signal, given av polisman medelst armtecken eller annorledes.

Mom. 1. Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och rätta hastighet. Han skall vid tågets framförande iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall be-tingas av omständigheterna. I sådant hänseende åligger honom särskilt att aktgiva såväl på tåget som på bana och signaler, giva föreskrivna signaler med motorvagnens signalanordningar och alltid anpassa tågastigheten med behörig hänsyn till vad trafik-säkerheten kräver. Särskild försiktighet skall iakttagas, då tåg framföres över plats, där spåret övergår från egen banvall till gata, då tåg föres över eller in på huvudled, eller då tåg fram-föres mot normal trafikriktning.

Föraren skall vid tågets framförande befinna sig i den i för-hållande till körriktningen främre vagnsändan; dock att föraren må uppehålla sig i den i förhållande till körriktningen bakre vagnsändan, därest tåget flyttas högst 2 meter och övrig tågper-sonal under förflyttningen håller betryggande uppsikt över spåret.

Föraren är skyldig att alltid hålla så stort avstånd från fram-förgående tåg eller annat framförgående fordon i spåret, att han när som helst kan stanna sitt tåg utan att komma i kollision.

Föraren får ej utan tvingande nödvändighet avvika från tjänste-tidtabellen för tåget. Vid trafik å enkelspår får föraren icke utan särskild order avvika från den fastställda tågföljden.

Föraren får icke under tågets gång lämna förarplatsen eller in-låta sig i samtal, ej heller får föraren låta obehörig vidröra ma-növeranordningarna eller övertaga hans göromål med tågets framförande.

Förare, som avlöses, är skyldig att för tillträdande förare an-mäla sådana förhållanden, som kunna hava betydelse vid tågets fortsatta framförande.

§ 21.

Föraren skall stanna tåget vid hållstationer samt, då så erford-ras för passagerares av- eller påstigning, vid hållplatser.

Dessutom skall tåg stannas:

så snart ske kan vid annalkande av ambulansbil eller av automo-bil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall, eller av tjänstebil, som användes av polis- eller tull-personal eller av utryckningsbil från vattenledningsverk;

då hinder å banan eller fara för olyckshändelse föreligger.

§ 22.

Mom. 3. Uppkommer strömlöshet i kontaktledningen, skall tåg omedelbart stannas, därest på grund av mörker, dimma, snöyra eller dylikt sikten framåt skulle vara mindre god.

§ 31.

Annan vägfarande än den som framför ambulansbil eller auto-mobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande

av olycksfall, eller tjänstebil, som användes av polis- eller tull-personal, eller utryckningsbil från vattenledningsverk, är skyldig att hålla vägen fri för spårvagn.

Gods eller andra hindrande föremål få icke läggas eller ställas på spåret eller på mindre än 1,5 meters avstånd från skenan.

Vissa säkerhets- och ordningsföreskrifter för bandelen Engelbrektsplan—Stockholms östra

A. Engelbrektsplan.

Vid växling och tågs iordningställande skall förarepersonalen vara konduktörerna behjälplig.

För att förhindra, att vagn kommer i drift under omväxling, skall tågbefälhavaren tillse, att vagnen fastbromsas samt för-stänges med bromssko. Härvid skall särskilt iakttagas, att broms-skön anbringas omedelbart framför hjulet och innanför event. befintlig boggeriam.

Ansvaret för att rundspårets växlar efter slutad växling place-ras i rätt läge, påvilar, under den tid pendelvagn finnes, dennas förare, å andra tider tågbefälhavaren.

Backning av tågsätt skall ske med största försiktighet, varvid en man skall gå framför första vagnen och föraren befinna sig i den i förhållande till körriktningen främre vagnsändan.

Då ankommande tågs motorvagn skall kvarstanna såsom pen-delvagn, skall på densamma genom tågbefälhavarens försorg omedelbart efter tågets ankomst anbringas skylten »Denna vagn går ej i trafik» eller »Denna vagn medföljer ej tåget».

B. Signalanläggningen Stockholms östra—Engelbrektsplan.

(Se schematisk beskrivning sist i boken.)

I. Signaler

a) Huvudljussignalerna D och K för utfart från resp infart till Stockholm Ö. Körsignalernas betydelse, se signalbe-skrivning för Stockholm Ö.

b) Dvärgsignaler

för tåg i riktning från Engelbrektsplan Dv 2, Dv 4, Dv 6, Dv 8 och Dv 10,

för tåg i riktning från Stockholm Ö Dv 7, Dv 5, Dv 3 och Dv 1.

Signal enligt fig. 11c i säo (två sken i 45° vinkel åt vänster) från dvärgsignal anger att vägsignalerna vid kors-sande gata visa stoppsignal mot gatutrafiken.

Nämnda signal från dvärgsignalerna Dv 5 och Dv 6 har dessutom betydelsen att spårvägens formljussignaler visa stoppsignal mot spårvägståg. *Visar Dv 5 eller Dv 6 stoppsignal, skall tåg bringas till stopp vid ett ca 20 m framför resp. signal befintligt orienteringsmärke.*

(Denna åtgärd betingas av att kontaktledningen över spårkorsningen är strömlös, varför tåget måste ha en viss startsträcka för att kunna passera den strömlösa sektionen utan att den andra strömvagnen tages upp till hjälp. Måste detta ske kommer nämligen signalanläggningen i otakt, och nästa spårvägståg får ej körsignal.)

Visar dvärgsignal Dv 2 stoppsignal, skall tåget stoppas före gatukorsningen.

Dvärgsignalerna visa normalt stoppsignal och övergå till »varsamhet» då motorvagn befinner sig ca 50 m före signalen.

De återgå till stopp, då motorvagnen befinner sig i gatukorsningen.

Föraren på eventuellt omedelbart efterföljande tåg skall ovillkorligen respektera denna stoppsignal och invänta ny varsamhetssignal. Intervallet, varunder stoppsignal visas, är minst 50 sek.

II. Fel på signalanläggningen.

Den som upptäcker fel på signalanläggningen skall snarast anmäla detta till tågklararen, Stockholm Ö. Denne skall, då fel uppstått på någon av dvärgsignalerna Dv 5 eller Dv 6, omedelbart föranstalta om bevakning av spårvägs-korsningen. Vid fel på någon av de övriga dvärgsignalerna och de vägsignaler denna kontrollerar skall han föranstalta, att skyltar med text »Signalen ur bruk» uppsättas på vägsignalerna. Skyltarna förvaras i reläskåpen. I båda fallen skola tågen ordergivas.

Då tåg stannat framför dvärgsignal, som befunnit sig i stoppställning mer än 50 sek, skall tågbefälhavaren med personvagnsnyckel vrida om en nödtangent på signalens mast, varvid signalen övergår till »varsamhet».

Har föraren erhållit order om felaktig signal, eller om signal kvarstår i stoppställning, fastän nödtangenten omvridits, skall tåget föras över gatukorsningen med största varsamhet. Vid spårvägs-korsningen i Valhallavägen skall tågbefälhavaren placera sig som vakt och visa stoppsignal mot spårvägstågen innan SRJ tåg får föras över korsningen. Om särskild vakt placerats där får ej korsningen passeras förrän denne givit signalen »framåt».

C. Stockholms östra.

Tåg till Engelbrektsplan.

Tågbefälhavaren meddelar ställverkspersonalen medelst signal å ringklocka, då tåg mot Engelbrektsplan är klart för avgång.

Då tåg avgår till Engelbrektsplan i två delar (t. ex. då koppelvagn medföres), övergår utfartssignalen till stoppsignal vid första tågdelens passerande av fjäderväxeln. Efterföljande tågdel skall invänta ny körsignal.

Skall koppelmotorvagn gå efter tåget, varför densamma måste inväxlas över fjäderväxeln till spår 6, får dylik omväxling icke företagas, förrän utfartssignalen visar körsignal. Vid vagnens backning till spår 6 skola konduktörerna för gatutrafikanternas varnande placera sig på trottoaren, en å vardera sidan av vagnen.

Annan växling över fjäderväxeln bör såvitt möjligt undvikas. Om sådan dock måste förekomma, skall bevakning alltid anordnas på gatan.

Instruktion

för bispårtrafiken å spårvägen Stocksund—Långängstorp

fastställd av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
den 16 december 1939

§ 1.

För bispårtrafiken skola med härnadan upptagna undantag säkerhetsordningens bestämmelser gälla.

§ 2.

Tågledningen skall handhas av tågklararen vid Stocksund.

§ 3.

Tåg får framföras med en hastighet av högst 30 km/tim.

§ 4.

Tåg får ej avgå från Stocksund, förrän därifrån å spårvägen utgåendet tåg dit återkommit. Två tåg få sålunda ej samtidigt befinna sig ute på linjen.

§ 5.

All ordergivning skall ske muntligen.

§ 6.

Småfordon få icke uttagas och vagnuttagnin samt arbete av klass A och B icke anordnas utan medgivande från tågklararen i Stocksund.

Då så sker, skall tågpersonalen underrättas härom.

§ 7.

Huvudsignaler finnas icke.

Tåg i riktning mot Stocksund får icke passera korsningen med hamnspåret i Stocksund, om ej därstädes placerad spårspärrsignal visar »Växling tillåten». Korsningen ifråga skall alltid passeras med skarpt uppmärksamhet.

§ 8.

Tåg i riktning mot Långängstorp får icke avgå från Stocksund, förrän tågklararen därstädes givit signalen »Klart för avgång» till föraren.

Tågklararen får icke giva nämnda signal, förrän han förvissat sig om

att anslutning erhållits med i anslagstidtabellen upptaget tåg;

att tågvägen över korsningen med hamnspåret är fri;

att tågvägen i övrigt är klar och betryggad;

att småfordon icke befinna sig å sträckan eller vagnuttagnin, A- eller B-arbete icke pågår samt

att huvudnyckeln (K 12) finnes förvarad å expeditionen.

§ 9.

Tåganmälan skall icke utväxlas. Tågklararen i Stocksund skall dock föra anteckning om tågens ankomst- och avgångstider, då dessa avvika från i tidtabellsboken föreskrivna.

§ 10.

Tåg skall i allmänhet bestå av ensam elektrisk motorvagn. Hinder möter dock ej att framföra tvenne sådana kopplade tillsammans i tåg.

§ 11.

I »Plan för säkerhetstjänsten» för Stocksund skall följande an-
givas:

»Växling över korsningen med hamnspåret och spåret till Lång-
ängstorp får endast ske efter medgivande från tågklararen.
Innan dylikt medgivande lämnas, skall förefintlig spårspärrsignal
visa stopp.»

§ 12.

Tågattiralj behöver ej medföras.

Särskilda föreskrifter

för bandelarna Djursholms Ösby—Eddavägen och Djursholms Ösby—Näsbypark

Jämlikt Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den
20 oktober 1948 skola för ovanstående bandelar, för vilka sta-
tionsföreståndaren i Djursholms Ösby förordnats som tågledare,
följande undantag från gällande säkerhetsordning tillämpas:

Undantag från § 36.

Därest order om möte med extratåg eller order om inställt tåg
ej delgives tågpersonalen under tågets uppehåll i Djursholms
Ösby, skall tågbefälhavaren på det tåg, som skall möta extratåget
resp. vars möte bortfaller, anmodas utskriwa mötesordern samt
delgiva densamma mot kvitto till lokpersonalen.

Undantag från § 51.

Huvudsignalerna för infart till *Djursholms Framnäsvisken, Ed-
davägen och Näsbypark* må normalt visa körsignal. Signalerna
äro så förbundna med i tågvägen befintliga motväxlar samt med
event. förekommande kontrollås, att körsignal kan visas endast
under förutsättning, att befintliga motväxlar och spårspärrar in-
taga normalläge.

För huvudsignalernas vid Djursholms Sveavägen manövrering
gälla följande bestämmelser:

Signal H 104, infartssignal för tåg från Djursholms Ösby, visar
normalt stoppsignal. Då ankommande tåg inkommer på spår-
ledning vid Bragevägen, visar signalen körsignal med blinkande
grönt sken under förutsättning, att vagnar ej befinna sig på tåg-
spår nr 2.

Signal H 105, infartssignal för tåg från Eddavägen, visar nor-
malt stoppsignal. Då ankommande tåg inkommer på spårledning
vid Danavägen, visar signalen körsignal med blinkande grönt
sken under förutsättning, att i tågvägen befintlig motväxel in-
tager rätt läge, att vagnar ej befinna sig på tågspår 1 och att väg-
signalerna avstånga vägen.

Signal H 106, utfartssignal för tåg mot Eddavägen, visar nor-
malt stoppsignal. Då tåg inkommer på spårledning mellan signa-
lerna H 104 och H 106, visar signalen körsignal under förutsätt-
ning, att vägsignalerna avstånga vägen och att personalen på
från Eddavägen ankommande möteståg lämnat medgivande till
körsignal på sätt efterföljande instruktion för manövrering av
nyckelapparat och nödfallskontakt vid Djursholms Sveavägen
föreskriver.

Nyckelapparat är uppsatt invid stationshusets södra gavel och
är avsedd för manövrering av ett mellanrelä till signal H 106
samt för ställande av blocksignal H 103 till kör.

Apparaten innehåller en kontakt, som slutas med hjälp av en
speciell nyckel, samt en kontrollampa, som tändes då manövern
fullbordats.

Varje tågbefälhavare på djursholmslinjerna tilldelas nämnd
nyckel mot kvitto, och skall förvara densamma under tjänste-
ansvar.

Nödfallskontakt för manövrering av signal H 106 och väg-
signalerna är uppsatt innanför dörren till godsmagasinet.

Kontakten manövreras medelst en K 13-nyckel, som från fall
till fall utlämnas av tågledaren och skall användas, då ordinarie
tåg med omlagt möte eller extratåg skall utgå mot Eddavägen
och tågmöte ej finnes i Djursholms Sveavägen.

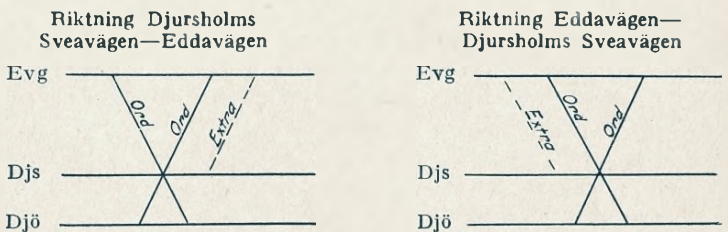
*Nödfallskontakten får ej manövreras utan tågledarens uttryck-
liga order.*

1. Normal trafik: tågmöte på dubbelspårsträckan Djursholms Ösby—Djursholms Sveavägen.

Sedan tåg från Eddavägen inkommit hinderfritt, skall tågbe-
fälhavaren manövrera nyckelapparat. Sedan nyckeln insatts,
omvrides den ungefär ett kvarts varv medsols och kvarhålls i
detta läge några sekunder, till dess kontrollampan lyser och
blocksignal H 103 går till kör.

2. Extratåg, omlagt tågmöte.

Extratåg på linjen Djursholms Sveavägen—Eddavägen skola
alltid anordnas i den ordning beträffande ordinarie tåg, nedan-
stående exempel visar.



Skall extratåg anordnas från Djursholms Sveavägen mot Edda-
vägen, skall tågklarareutbildad tågbefälhavare medfölja för att
manövrera nödfallskontakten i Djursholms Sveavägen och ut-
växla föreskriven tåganmälan.

Vid extratåg mot Eddavägen skall tågbefälhavaren före avgången från Djursholms Sveavägen medelst K13-nyckel manövrera nödfallskontakten, varigenom vägsignalerna bringas att avstänga vägtrafiken och utfartssignalen visar körsignal.

Vid extratåg från Eddavägen skall nyckelapparaten vid Djursholms Sveavägen ej manövreras vid tågets ankomst dit, vilket särskilt skall anmärkas i extratågets tidtabell, vari även skall angivas, att blocksignal H 103 icke kan visa körsignal, varför tågansmälan skall utväxlas med Djursholms Ösby.

Vad här sagts om extratåg, gäller i tillämpliga delar även vid omläggning av tågmöte.

Undantag från § 57.

Vid möte skall det tåg, som ankommer först — vid samtidig ankomst tåget med udda nummer — ingå å driftplatsen. Vid Djursholms Sveavägen få dock tåg från Djursholms Ösby och Eddavägen införas samtidigt. Om så erfordras till varskoende av det mötande tåget, gives därvid signalen »tåg kommer» med visslan.

Undantag från § 59.

Tåganmälan utväxlas endast i följande fall och endast, om bansträckan saknar i bruk varande linjeblockering.

Om närmast efter ett visst tåg annat tåg skall framgå på samma sträcka och i samma riktning, skall tågbefälhavaren på det först gående tåget — enligt i tidtabellsboken intagen eller för varje gång erhållen order — från viss angiven driftplats annäla »0 in» till tågbefälhavaren å det efterföljande tåget eller till tågklararen Djursholms Ösby.

Kan tågbefälhavaren å det efterföljande tåget ej anträffas, skall denna tåganmälan förmedlas genom tågklararen Djursholms Ösby.

Undantag från §§ 77 och 78.

Möte och förbigång må äga rum vid obevakad driftplats.

Vid ändring av möte gälla bestämmelserna i § 77 med följande tillägg:

I. Om möte förlägges från station till obevakad driftplats, skall tågledarens förlägningsorder ställas till tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen.

Tågbefälhavaren delger lokpersonalen tågledarens order, varefter tågbefälhavaren och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, som ställes till tågklararen vid förutvarande mötesstation.

II. Om möte förlägges från obevakad driftplats till station, ställes tågledarens förlägningsorder till tågklararen å den nya mötesstationen.

Verkställighetsordern skall av tågklararen vid nämnda station ställas till tågbefälhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesstation. Sedan tågbefälhavaren mottagit verkställighetsordern, skall han mot kvitto delge lokpersonalen densamma.

III. Om möte förlägges från obevakad driftplats till annan dylik plats, skall tågledarens förlägningsorder ställas till tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen.

Nämnda tågbefälhavare delger lokpersonalen tågledarens order, varefter tågbefälhavaren och lokpersonalen gemensamt underteckna verkställighetsordern, vilken ställes till tågbefälhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesplats, men expedieras till tågklararen Djursholms Ösby. Sedan denne kontrollerat, att verkställighetsordern överensstämmer med förlägningsordern, vidareändras verkställighetsordern till tågbefälhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesplats. Tågbefälhavaren delger därefter lokpersonalen ordern mot kvitto.

Skulle förbigång, som ej är angiven i tjänstetidtabellen, påfordras, gives av tågledaren därom särskild förhållningsorder.

Undantag från § 89.

Mom. 3. Varje motväxel i tågspår skall fasthållas i normalläge medelst antingen betryggande fjäderanordning eller kontrollås.

Varje medväxel skall vara antingen låst i läge till tågspåret eller uppkörbar från detta spår.

Instruktion

för lokalmanövrering av elektriskt drivna växlar i Djursholms Ekeby

Medgivande till lokalmanövrering begäres från huvudställverket. När detta lämnats, lyser en signallampa, medgivandelampan, placerad invid kontrollåsskåpen.

Kontrollåsnyckel K 6 omvrides och uttages, varvid signalfältet ovanför nyckeln växlar från rött till vitt. Lokalmanövrering av växlar kan nu ske på vanligt sätt.

Efter avslutad växlingsrörelse återlämnas medgivandet till lokalmanövrering genom att återinsätta kontrollåsnyckel K 6 i dess kontrollåsskåp samt omvrida densamma, varvid signalfältet växlar från vitt till rött. Därefter lämnas inmeddelande till huvudställverket, att växlingsrörelsen avslutats.

Huvudställverket kan när som helst i förväg återtaga medgivandet men kan icke företaga manövrering med de växlar eller signaler, som beröres av det tidigare lämnade medgivandet, förrän ovannämnda kontrollåsnyckel K 6 åter intager normalläge. När huvudställverket återtager medgivandet till lokalmanövrering, slocknar medgivandelampan.