

# Sammandrag av huvudinnehållet i informationsföredrag om nya säo 1959

## 1. Inledning

Endast väsentligare ändringar.

## 2. Säo utformning och indelning

### 3. Begreppsförklaringar m m (även under följande rubriker)

Utgått: huvudspår, tåganmälningssträcka, bispår, förreglingsbar växel (spårspår), signalplats, blockpost, tågexpeditör, platsvakt.

Tågspår finns även på linjen. Förreglingsvev (-hävstång, -ställare) omdöpt till låsvev etc. Tågvägsförregling omdöpt till tågvägslåsnings. Lastplats = varje plats på linjen med sidospår (även om den ej är avsedd för trafikutbyte). Tågvakt motsvarar nu i stort sett det gamla begreppet platsvakt. Nytt: avdelningsföreståndare.

### 4. Signalföreskrifter (även under följande rubriker)

Huvudsignaler. Efter hand övergång från väg- till hastighetssignalering. »Kör varsamt», d v s två eller tre gröna sken (vingar), på infarts- eller utfartssignal = i regel 40 km/tim (smalspår 30 km/tim) från signalen och genom växlarna. Obs skillnaden mellan »kör varsamt» samt »kör» och »varsamhet» från blocksignaler (fig 1 d).

Försignaler. Ej längre rött sken. Benämningen sidotågvägslykta slopad.

Dvärgsignaler. Infartsdvärgsignal = dvärgsignal för infart på station från högerspår, där huvudsignal saknas. Benämningen utfartsdvärgsignal slopad. 45° höger = »stopp» för tåg. 90° = nästa dvärgsignal kan visa »stopp». Dvärgsignal med grönt sken: efter hand övergång till hastighetssignalering. Två vita lodräta sken och därunder till vänster ett grönt sken = i regel 40 km/tim (smalspår 30 km/tim) genom växelkurva.

A-signaler och bromsprovssignaler (inte bara T och L utan även K = bromsprov klart): gult blinkande sken.

Grön signalflagga slopad.

Signalen »fara» = upprepade korta ljudsignaler.

Skyddssektionsmärket omdöpt till nedkopplingsmärke och ändrad innebörd (§ 10: 9).

Stoppförbudsmärke = nytt signalmedel (§ 10: 10).

Nya föreskrifter om ordergivning till tps om signalmedel, som tagits i eller ur bruk, flyttats eller ändrats (§ 11).

## 5. Allmänna säkerhetsföreskrifter

Sf, stf, lokstf och avdelningsföreståndares övervakningsplikt (§ 20: 1). När meddelande skall skrivas ned och när det skall repeteras (§ 21).

## 6. Allmänt om säkerhetstjänsten på dpl

Tklbiträde: tklutbildat, får finnas endast på större station som ti bestämt. Annan expeditiionspersonal får ej ingripa i tkl-tjänsten.

K16 utlämnad till tbfh: ej hinderanmälan men meddelas vid ut-anmälan. Ej in-anmälan förrän nyckeln återlämnats.

Småstensinspektionen slopad.

Station obebakad även när tågrörelse inte förekommer (§ 48:1), anmälningar av tkl och överflyttning av t ex hinderanmälan och anmäld B-fordonsfärd.

Ändrat: när station åter skall bli bevakad *för tåg* (§ 48:5), obs ordningsföljden.

Klarering av tåg, som ej på tidigare station fått order om bevakning (§ 48:6): även »varsamhet» från tkl.

Ordergivning till tåg. Föraren kvitterar till stationen, biträdet till föraren. Order på kontrollstationen, om denna är ordergivningsstation och både förare och biträde byts där. Ny föreskrift när utgångsstation ej är ordergivningsstation (§ 49:5). Kontrollstation kontrollerar även att ordergivning upphört. Nyheter om vko (§ 49:9—13).

## 7. Föreskrifter om tåg

### a) Tidtabell m m

Slopat: fyrhjulig motordressin som tåg, ändrad tdt, tåg på tamsträcka efter annat tåg, följtåg.

I tdt-huvudet (även för rälsbusståg): »Biträde», »Föraren även tbfh».

Inramning av kolumnerna för signalbild och tågspår (sök § 50:2, anm).

Avvikelser från tdt på S5 utan S10 eller S11: endast uppgifterna i tdt-huvudet.

S4 utan »pso» skall makuleras. Hur uttelefonerad S4 fylls i: sök § 36:1.

S4 skall kvitteras av alla tkl.

Stf ansvarar för att tågordningen är riktig.

Order om påskjutning och återgående pålok: alltid S11. »Återgående pålok» = endast den del, som sker på *del* av stationssträcka.

### b) Tågs sammansättning

Bromsföreskrifterna: begreppet efterkoppling slopat; tågvikt i stället för vagnvikt; bromsberäkning även för bromsgrupp S; bromsgrupperna P1 och P2 sammanslagna till en (P).

Fler axlar i loktåg med stor hastighet (§ 41:1). Högst 32 axlar i rälsbusståg av klass A.

Större krav på skyddsutrymme (§ 42).

Nytt: fordon med hjulplatta (§ 43:5 a).

Högst 12 lokaxlar intill varandra, utom på malmbanan (§ 43:7).

Tre skyddsvagnar både före och efter vagn med explosiv vara av transportklass C.

Dragfordon = nytt begrepp.

### c) Åtgärder på dpl före tågs ankomst och avgång

Ändring av tågspår utan ordergivning eller signalering (§ 50:2, anm).

På ställverk: uppgift om när huvudsignal på stationen får ställas till »stopp» och när tågvägslösningen får upphävas.

Infarthssignal kan ej visa »kör»: tåg får inte tas in genom dvärgsignal. Station får ej lämnas obebakad för tåg, om lykta i semafor är släckt.

Ej hjälpsignalmedel på huvudljussignal för utfart.

På dubbelspår utan automatisk linjeblockering: utförlig tam.

I hinderanmälan ingår på gränsstationerna i regel stoppsignalering enl nya regler (§ 60). De röda skyltarna har slopats. Hinderanmälan flyttas över vid ändring i stations bevakning.

Inga knalldosor för dagligt bruk på station.

d) *Tågs avgång från dpl och tågs gång*

På annan dpl än bevakad station: »avgång» alltid av tbfh.

Banans sth = nytt begrepp. Fastställs av dc. Se tdtboken del A .

I regel sth 40 km/tim (smalspår 30 km/tim): sidotågväg, sidospår, oförreglade växlar och infart på station från högerspår, där huvudsignal saknas.

»Beredd», »h» i tdt eller order om särskild försiktighet vid infart: 30 km/tim från stationsgränsen, om annat ej uppgetts.

Nya regler för meddelanden mellan förare och biträde (§ 70: 3).

Inga åtgärder av tbfh när tåg stannat på linjen och kan fortsätta ehuru ej utan vidare. I stället: hinderanmälan av tkl 15 min efter »normal ankomsttid».

Enklare regler för klarering av tåg med behovsuppehåll (§ 72: 6).

Ej uppgift i tdt för rälsbusståg om hinder *före* infartstågvägs slutpunkt.

e) *Ändring av tågs ordningsföljd*

Mötesändring: förläggorder har utgått, tl sänder kvarhållningsorder till nya mötesstationen och — i regel — en tidigare station.

Orderformen nyutrustat tåg har utgått.

Ändrad ordningsföljd mellan tåg i samma riktning: låtorder och vso har utgått, tl sänder tågföljdsorder (S12) till begynnelsestationen, som vidare-sänder orden.

Ti kan medge, att tkl ändrar möte eller ordningen mellan tåg i samma riktning i stället för tl.

f) *Hastighetsnedsättningar*

I regel skall *bm* vidta åtgärder. Signaleringen förbättrad. Bansignaltavla och bansignallykta har utgått. Hastighetstavlorna anger alltid medgiven hastighet. Ej kurvradietavla därunder. Ca 900 m framför hastighetstavla: nytt orienteringsmärke med hastighetsuppgift. Märket tas bort efter 4 veckor, om nedsättningen är liten (högst 40 km/tim) och dessutom banans sth är lägre än 120 km/tim.

g) *Tågmissöden och tillbud därtill*

Begreppet hjälptåg utgått, i stället vut.

Telefonalarmering för att stoppa tåg på linjen: uppgifter i säpl.

h) *Enkelspårsdrift på dubbelspår*

Vissa ändringar.

i) *Särskilda föreskrifter för linjeblockering*

Begreppet blockpost har utgått. Blocksignal i stället för automatisk blockpost.

Tre typer av märktavla: fyrkantig, rund, triangelformig.

Ej »tåg kommer» och »beredd» framför station. Därför nytt förfaringssätt när genomfartståg m fl skall stoppas på station (§ 74: 4).

Tps ingen möteskontrollskyldighet. Tågnummer i tdt möteskolumn inramat. I stället kontroll på gränstationen, där möte anges enl timregeln.

Nyheter i fråga om tam (§ 59: 5).

Föreskrifterna från tdtboken del A till § 71 och omarbetade.

## 8. Föreskrifter om vägkorsningar

Utgått: bomsignalskärm (-lykta), automatiskt fungerande kontrollsignallykta. V-signal, V-försignal och orienteringsmärke.

Lokps åtgärder när tåg passerar orienteringsmärke (sök § 14: 1 d).

Triangelformigt lystringsmärke: liksom nu två signaler »tåg kommer».  
Ändrade föreskrifter om bevakning, när vägskyddsanordning inte fungerar (§ 26: 1).

Växling får inte föras in på vägkorsning med vägskyddsanordning, förrän denna spärrar vägtrafiken.

Detsamma gäller vut men bevakning tillåten i stället, om mer än 100 m från korsningen till manöverplatsen.

A-, B-, C-fordon: skall kunna stanna framför korsning med vägskyddsanordning eller rektangelformigt lystringsmärke. Högst 10 km/tim över korsningen. »Tåg kommer».

### 9. Bandisposition

Bdisp även för alla A-fordonsfärder.

»Bdisp efter tåg»: ej pålok, tågets sista fordon bromsat, vut skall kunna stanna på mindre än hälften av överblickbara sträckan; kan förbjudas av sf; ingen signalgivare mellan bdisp och tåg.

Bdisp på *en* stationssträcka får beviljas av tkl, om ti inte bestämt annat.

Särskild tsm även vid vut, som består av ensamt dragfordon, om det finns korsning med manuell vägskyddsanordning eller automatisk anordning, som inte fungerar.

Tsm eller förare på det främsta fordonet i vut. Signal- och bromsapparat.

Tillstånd att föra in vut på gränsstation: dvärgsignal, »klart», muntligt (men ej S11 i förväg).

På vut: vitt sken framåt och rött bakåt.

### 10. Växling

Ny dagsignal »sakta back».

Förbjudet växla utanför stationsgränsen utan tkl medgivande. Lokps kontrollskyldighet.

### 11. Arbeten, B- och C-fordonsfärder

Slopade begrepp: B-arbete, C-arbete, banpersonal, underrättelsestation, fast postställe.

Bevakning till skydd för arbetslag på linjen eller på bevakad station.

Anmälan om B-fordonsfärd till *båda* gränsstationerna, om C-fordonsfärd eller arbete till *en* av dessa. Högst *en* timme, om ti ej medgivit längre.

Skärpta föreskrifter om skydd för B-fordon (§ 34: 2). Endast B-fordonsfärder antecknas av tkl (i tklboken) och flyttas över vid ändrad bevakning.

Ändrat: möte mellan B-fordon och tåg (§ 33: 7).

### 12. Blanketter

Mönstersamling i säok. Även anvisningarna där. Alla äldre blanketter makuleras 31. 5. 1959.

S1—S13. Slopad: S16.

Tamboken = tågtidjournalen (helt ändrad). Tklboken = överlämningsboken. S-pärmen = ny pärm på stationerna.

Enda anslag: var förbandslåda och sjukbår förvaras.

Ej anteckning av egen signatur.

### 13. Växlingsinstruktionen

Ny utgåva i början av april.

Dbrs i februari 1959.

## Alkoholfrågan

Alkohol finns i många av våra vanligaste måltids- och sällskapsdrycker. De allra flesta människor vet, att alkoholen ger upphov till förändrat beteende. Den alkoholpåverkade kan ta sig till saker, som den nyktre inte skulle ha gjort. Det är emellertid kanske inte så allmänt känt, att också den, som druckit så litet, att han inte syns påverkad, reagerar på annat sätt än han normalt skulle ha gjort.

I det moderna livet ställs stora krav på människorna. Detta gäller i allra högsta grad de, som är i järnvägstjänst. Var och en *måste* därför veta, att det normala beteendet förändras av alkohol, och att risker av olika slag uppstår för brukaren och andra.

Vem vill ha en onykter kamrat i jobbet? Vem vill ha en onykter överordnad? Vi är nog överens om att spriten och jobbet inte hör ihop. Trots allt är det dock så, att spriten är ett problem på många arbetsplatser — vid SJ såväl som i andra företag. Det finns arbetsplatser, på vilka trivsel, ordning och säkerhet hotas genom ett tilltagande spritbruk. Olycksfallsriskerna ökar, verksamheten hämmas och personliga tragedier, som inte kan mätas i ekonomiska värden, utspelas.

Här måste man hjälpas åt i allas intresse. Kamratandan kräver inte, att man skyddar den som är onykter, och det är dålig arbetsledning att tillåta onyktra underordnade. Det är bara dumt och till skada för alla parter att »gömma» en onykter kamrat. *Mest skadar man den onyktre själv.* När det gått så långt, att han kommer onykter till sitt arbete, då är han på mycket god väg mot förfallet. Då måste han ges *riktig* hjälp. Sådan kan han bara få, om läkare och andra experter får hand om honom.

Så några ord om SJ föreskrifter i alkoholfrågan. I särtryck 280 — *Allmän tjänsteordning och disciplinstadga* — finns de bestämmelser, som reglerar förhållandet alkoholen — arbetslivet vid SJ. Av särtrycket framgår bl a

*att det är förbjudet att vara påverkad av rusdrycker vid tjänstgöring,*

*att det är förbjudet att medföra rusdrycker till tjänstgöring,*

*att den, som finner tjänsteman onykter, skall anmäla förhållandet till närmaste befäl,*

5 1/2

att förman är skyldig att omedelbart försätta onykter tjänsteman ur tjänstgöring samt ordna med att onykterheten blir bevisad — genom skriftligt vidgående, genom vidgående i vittnens närvaro eller genom blodprov,

att tjänsteman, som påträffas onykter i tjänst, tills vidare inte får användas i säkerhetstjänst,

att innan en tjänsteman ställes till ansvar för onykterhet, det skall göras en ingående medicinsk och socialmedicinsk utredning om hans alkoholvanor etc och

att stränga straff utmäts för onykterhet i tjänst — andra gången onykterhet i tjänst kan medföra avsked.

Genom företagets och Järnvägsmännens Helnykterhetsförbunds försorg sker en intensifierad *information i alkoholfrågan* — genom undervisning, broschyrer och affischer. Undervisning i alkoholfrågan sker obligatoriskt i nästan alla kurser vid företaget.

Härutöver framhålls kravet på absolut nykterhet under tjänstgöring vid SJ vid anställningsintervjun och i introduktionsbroschyren »Er bana — järnvägen», som tilldelas alla nyanställda. Svenska Järnvägsmannaförbundet framhåller också nykterhetskravet i sina stadgar.

Med dessa ord vill företagsledningen framhålla nykterhetskravets *mycket stora betydelse* för SJ.

Tänk på, att ett tåg, som går med en hastighet av 90 km/tim, går 1½ km på en minut och alltså 25 meter på en sekund. Det är då lätt att förstå, att en katastrof kan inträffa, om reaktionshastigheten är förlängd, och det är den om man har alkohol i kroppen.

Dbbru i februari 1959.



Utkom från trycket den 13 januari 1959

B 6 (5/1 59)

Dbr

Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som får användas i säkerhetstjänst.

Ny utgåva av  
são (särtryck  
110)

Till vederbörande utsänds:

*Ny utgåva av särtryck 110, Säkerhetsordning, são* (bilaga 4, Särskilda säkerhetsföreskrifter för rälsbussar av klass B, och bilaga 5, Sakregister, utsänds dock först om någon månad) och

*Specialtryck 1, São-kommentarer, säok.* Detta specialtryck innehåller påpekanden, tolkningar, förklaringar m m och ersätter bl a de »Meddelanden från överinspektören för säkerhetstjänsten», som hittills utgetts. Specialtrycket är utformat så, att det skall lämpa sig även som lärobok. Säok skall tilldelas all personal, som får são, och förvaras i en särskild ringpärm.

Senare utsänds:

*Specialtryck 2, Särskilda säkerhetsföreskrifter för bansträckor med fjärrblockering.* Detta specialtryck skall tilldelas personalen enligt sf bedömning och förvaras sist i samma ringpärm som são.

*Specialtryck 3, Särskilda säkerhetsföreskrifter vid beredskaps- och krigstillstånd.* Detta specialtryck utsänds endast till distriktskanslier och sektionsledningsexpeditioner för att där handhavas som hemlig handling. Specialtrycket vidareänds till personalen först på särskild order vid beredskaps- eller krigstillstånd.

Den nya utgåvan av são (jämte specialtryck) gäller fr o m den 31 maj 1959 på både normalspår och smalspår. Från samma dag upphävs den utgåva av são och säkerhetsreglementet (sär), som nu gäller, med tillhörande specialtryck. Ändringstryck till särtrycksförteckningen kommer att utges.

Fr o m den 31 maj 1959 upphävs även alla undantag från nu gällande são och sär, alla tolkningsuttalanden till dessa särtryck, alla »Meddelanden från överinspektören för säkerhetstjänsten», följande cirkulär:

A 14/54	A 31/55	A 1/56	A 6/57
A 70/54	A 78/55	A 10/56	A 33/57
A 83/54		A 14/56	A 42/57
A 85/54		A 66/56	A 48/57

I anslutning till nya säo kommer ny utgåva av bl a särtrycken 113 (Växlingsinstruktion) och 114 (Vägvaktsinstruktion) att utges. Till vissa andra särtryck kommer ändringstryck att utarbetas.

De flesta av de böcker och andra blanketter, som används i säkerhetstjänsten, har omarbetats, framförallt i syfte att nå förenkling och modernisering. *Fr o m den 31 maj 1959 får blankett med äldre datum än enligt förteckningen i säok sid 160 och 161 ej användas. Äldre blanketter skall makuleras.* I ett särskilt cirkulär kommer berörda tjänsteställen att i detalj orienteras om vilka blanketter, som ändrats, slopats eller tillkommit.

På grund av den omfattande sakliga och formella omarbetningen av säo har det ej varit praktiskt möjligt eller lämpligt att genom nyhetsstreck i säo ange de föreskrifter, som är nya eller ändrade i sak, eller att i detta cirkulär redogöra för alla dessa. Det är emellertid avsett att senare vid föredrag på olika platser redogöra för mera väsentliga nyheter i nya säo.

Sedan nya säo hunnit studeras, kommer examinering att ordnas med all personal i säkerhetstjänst. Denna skall vara avslutad senast den 30 maj 1959.





*Utkom från trycket den 17 mars 1959*

**B 45** (<sup>10</sup>/<sub>3</sub> 59)**Dbr**

**Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som fått nya säo (särtryck 110).** Bilaga 4 och 5 till säo (särtryck 110)

Till vederbörande utsänds följande bilagor till nya säo:

*Bilaga 4, Särskilda säkerhetsföreskrifter för rälsbussar av klass B och Bilaga 5, Sakregister till säo och säok.*

Bilagorna skall tilldelas all personal, som fått nya säo, och förvaras efter bilaga 3 i säo-pärmen.

**B 46** (<sup>10</sup>/<sub>3</sub> 59)**Dbr**

**Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som får användas i växlingstjänst.** Ny utgåva av Vxi (särtryck 113)

Till vederbörande utsänds:

*Ny utgåva av särtryck 113, Växlingsinstruktion, Vxi.*

Den nya utgåvan av Vxi gäller fr o m den 31 maj 1959 på både normalspår och smalspår. Fr o m samma dag upphävs de utgåvor av Vxi (särtryck 113) och Vxis (särtryck 113 S), som nu gäller, med tillhörande specialtryck. Ändringstryck till särtrycksförteckningen kommer att utges.

Fr o m den 31 maj 1959 upphävs även alla undantag från nu gällande Vxi och Vxis, alla tolkningsuttalanden till dessa särtryck och cirkulär A 43/58.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Utkom från trycket den 9 april 1963

## A 32 (21/3 63)

Da

Ett ändringstryck till säo och säok är avsett att tillämpas fr o m tidtabellsskiftet 26. 5. 1963. Samtidigt kommer vissa ändringar att göras i tdtboken del A och B — vad beträffar del A bl a genom ändringstryck till den s k »gemensamma delen».

Vissa ändringar i säo (SJF 110) m m fr o m 26. 5. 1963

Med hänsyn till de relativt omfattande sakändringar som gjorts, redogörs i det följande för de viktigaste av dessa.

**Platsbefälet (föreståndare för banmästaravdelning, lokstation, station och underhållsområde) skall instruera underlydande personal (SJF 200 A, art 54: 7).**

### I. Säo/säok

§ 1. Begreppet »motorvagn litt Y» har införts som beteckning för rälsbusståg av klass A. Under en övergångstid kommer dock båda uttrycken att användas i säo/säok.

§ 8. Blocksignal — antingen den utgörs av huvudsignal eller dvärgsignal — gäller för vut. Detsamma gäller försignal till blocksignal.

§ 10. Även dvärgsignal enl säo fig 5 e—f skall vara försedd med fyrkantig märktavla (säo fig 53 a).

§ 28. Säok § 28: 3 har ändrats som en följd av de ändringar, som gjorts i § 69: 5. Den viktigaste ändringen är att hastighetstavlör (begynnelsestavlör) skall sättas upp på *varje stationssträcka*, där sth på högerspår ej får uppgå till banans sth. Sluttavla däremot sätts upp endast vid *nedsättningssträckans* slut.

§ 29. 1) Även A-arbete för byte eller lösgörande av enstaka räl skall ske under bdisp. (Mom 23 har utgått.)

2) I fråga om »bdisp efter tåg» har följande ändringar gjorts:

a) tps skall ges order på S10 i stället för S1,

b) kontrollen av att sista fordonet i tåget har verksam broms har slopats,

c) vid vut efter tåg skall dragfordonet gå främst; om detta inte är möjligt, skall signal- och bromsapparat finnas på främsta fordonet.

3) Visar blocksignal ej »kör» för vut gäller föreskrifterna för tåg (§ 71).

§ 40. S-bromsar får i viss utsträckning finnas även i bromsgrupp P.

§ 41. Axelantalet i tåg av bromsgrupp G vid sth 61—70 km/tim får på normalspår uppgå till 120.

§ 43. 1) Med undantag av pålok skall verksamt, ej multipelkopplat lok gå främst i tåg. Framförs tåg av två sådana lok, skall de kopplas intill varandra. (Begränsningen av antalet lokaxlar intill varandra är oförändrad.)

2) Sth för tåg, som medför vagn med klor, svaveldioxid eller fosgen, får ej överstiga 70 km/tim (40 km/tim på smalspår).

3) Föreskrifter för transport av vagnar med 30 eller 40 meters räler har tagits in i säo (tidigare i cirk A 68/61).

4) Transportvillkoren för normalspårig överföringsvagn har kompletterats i enlighet med cirk A 78/62.

5) För normalspårig vagn litt Mas och Mar skall följande sth gälla:  
tom eller lastad med högst 14,5 ton: 60 km/tim.  
lastad med mer än 14,5 ton: 50 km/tim.

§ 50. Vid stationer med fritt spårval (kol 2 och 3 i tdt inramade) får tkf göra spårändring även till avkortad tågväg utan ordergivning eller signalering (sök § 50: 2, anm).

§ 63. Lokps behöver ej längre före avgång från dpl kontrollera att utfartssignal visar »kör». Föreskriften har ändrats därför att utfartssignal på vissa stationer är uppställd på sådan plats att den inifrån stationen ej kan iaktas av lokps. Dessutom regleras förhållandet genom föreskrifterna i säo § 5.

§ 65. 1) Tkl behöver ej kontrollera att slutsignal finns på tåg, som kommit från stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk.

2) Föreskrifterna för avgångssignal på bevakad station till tåg, som skall gå in på stationssträcka med automatisk linjeblockering i bruk, har ändrats sålunda:

genomfartståg: »avgång» ges ej,

tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll: »avgång» ges av tkl.

§ 69. Föreskrifterna i § 69: 5 är väsentligt omärbetade. Ändringarna innebär bl a följande:

1) Även »kör varsamt» (d v s två gröna fasta sken) från blocksignal innebär 40 km/tim (30 km/tim på smalspår). Eftersom det finns endast ett fåtal blocksignaler, som kan visa två gröna fasta sken, är ändringen mer av formell betydelse. Observera att »kör» och »varsamhet» från blocksignal (ett grönt blinkande sken eller ett grönt fast och ett grönt blinkande sken) liksom tidigare ej anger nedsatt hastighet från signalen.

2) De nya föreskrifterna innebär att 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) efter »kör varsamt» från huvudsignal eller dvärgsignal enl säo fig 5 f gäller till nästa huvudsignal eller dvärgsignal enl säo fig 5 e—f. På station, där utfartssignal eller blocksignal, som utgörs av

huvudsignal, saknas vid stationsgränsen, gäller sth 40 km/tim (30 km/tim på smalspår) dock endast fram till stationsgränsen.

När hastighetsreglerande signalinrättning, dvs utfartssignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e—f, saknas framför utfartsväxlarna, bestäms således för ett genomfartståg hastigheten över hela stationsområdet av den signalbild, som visas på infartssignalen.

Anledningen till att gränsen för den sträcka, på vilken nedsatt hastighet skall hållas, satts vid stationsgränsen är att det på många stationer kan vara svårt för lokps att avgöra, vilka växlar som anses höra till »utfartsväxlarna».

3) Föreskrifterna om sth för tåg, som gjort uppehåll på bevakad station, har flyttats från säok till såo. Samtidigt har föreskrivits att sth får vara högst 40 km/tim (30 km/tim på smalspår), om utfartssignal eller dvärgsignal enl såo fig 5 e—f saknas framför utfartsväxlarna. (En »vanlig» dvärgsignal förreglar visserligen växlarna men lämnar — i motsats till dvärgsignal med grönt sken — ingen upplysning om huruvida tåget skall gå i växelkurva eller ej.)

4) När »h» angetts i tdt eller order om särskild försiktighet erhållits, gäller sth 30 km/tim från den *inre* infartssignalen.

5) Föreskriften om sth 90 km/tim (80 km/tim på smalspår) vid gång på högerspår, gäller endast på bansträcka, där ej alla infarts- och blocksignaler utgörs av huvudsignaler. På varje stationssträcka, där sth på högerspår ej får uppgå till banans sth, skall hastighetstavlor (begynnelsetavlor) vara uppsatta. Jfr § 28 ovan.

**§ 71.** 1) Om fristående försignal till blocksignal är felaktig, skall lokps på tåg — lokps och tsm vid vut — ges order (S10).

2) Order om att automatisk linjeblockering tagits ur bruk (S10) eller åter tagits i bruk (S11) skall ges även till lokps och tsm vid vut.

3) Kontroll av växel på linjen, när automatisk linjeblockering tages ur bruk, åvilar ej längre tkl. Föraren skall i stället tillämpa föreskrifterna i § 70: 6.

**§ 83.** Ett nytt moment har tillkommit med särskilda föreskrifter för bansträcka med automatisk linjeblockering.

Om ett tåg stannat på linjen och hjälpfordon behövs enbart av den anledningen att dragfordonets maskineri blivit otjänstbart, gäller i korthet följande.

1) Stoppsignalerna får placeras på ett avstånd av ca 400 m eller vid blocksignal, som tåget helt passerat.

2) Tbfh begär hjälpfordon hos tkl på nästa bevakade station. Om ett bakomvarande tåg finns på samma stationssträcka, får tkl ge muntlig order till tbfh på det bakomvarande tåget att detta som vut skall framgå till det hjälpbehövande tåget och framföra detta till nästa bevakade station.

## II. Tdtboken

**Del A.** 1) I »Förklaringar till tjänstetidtabellerna» har punkten 7 omarbetats och förutvarande punkt 11 (ang kol 6 i tdt) har utgått, eftersom signalbild för utfart ej längre skall anges i tdt (se nedan).

2) En ny avdelning »Förklaringar till linjebeskrivningen» har tillkommit.

Föreskrifterna innebär ej någon ändring av signalbilder o d i linjebeskrivningen. Det bör dock observeras att signalbilden  $\downarrow$  för *utfartssignal* utgått och att utfartssignal, som är uppställd *framför* utfartsväxlarna, förutsätts förregla dessa.

3) *Linjebeskrivningen*. I huvudet och i själva texten kommer förkortningen »R» med tillhörande text i regel att utgå. Sth i kurva är nämligen fr o m 26. 5. 1963 avsedd att vara densamma för alla tåg, varför all dubbel hastighetssignalering i kurva — således även för »Y» — kommer att försvinna på flertalet bansträckor.

4) *Vikt och bromsvikt hos olika fordon*. För godsvagnar, lastade med *ilstykkegoods eller post*, skall lastens vikt beräknas till 5 ton, d v s det tontal, som motsvarar dessa vagnars medelbelastning.

Ändringen har föranletts av att vissa snabbgående godståg består utslutande av godsvagnar med *ilstykkegoods eller post*. Att under sådana förhållanden vid bromsberäkningen helt bortse från lastens vikt kan innebära att det tillgängliga bromstalet blir för högt i förhållande till tågets verkliga vikt.

**Del B.** 1) I tdthuvudet har uppgiften »kan inställas vissa dagar vid helgerna» slopats.

2) Kol 6 i tjänstetidtabellerna (signalbild för utfart) har slopats.

---

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått säo (SJF 110).

# Statens Järnvägars Cirkulär



Tid  
SJC 0: 55

Utkom den 20 oktober

1964

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 55

Ändringstryck 4 till SJF 010 (sao).

SJF 010,

Ändringstryck 6 till SJH 010 (sao).

SJH 010

Utsändes från eamft. Fhk (SJF 172) kompletteras.

Ändringstrycken gäller fr o m 1.1.1965. De viktigaste sakändringarna framgår av det följande.

§ 10. Moment 8 har kompletterats med en ny figur, som visar ett lystringsmärke jämte gul tilläggstavla med bokstaven »A» i svart. Lystningsmärket sätts i vissa fall upp framför arbetsplatser (se nedan under § 32). Omedelbart framför lystringsmärket skall signalen »tåg kommer» ges från tåg och vut.

§ 29. Med anledning av att stoppsignalerna vid tillämpning av § 83 placeras endast 200 m från det hjälpbehövande tåget, skall vid vut med hjälpfordon — när dragfordonet ej går främst — det främsta hjälpfordonet vara försett med signal- och bromsapparat.

§ 32. »Promemoria om skyddsföreskrifterna för personal, som arbetar i spår, och anvisningar för bevakning» (juni 1960), SJC A 48/63 och SJC 0:12/64 har inarbetats i sao resp säok. Därutöver kan följande nämnas.

Paragrafen har uppdelats i två avdelningar, »A. Arbeten, som kräver avstängning av spår» och »B. Arbeten, som ej kräver avstängning av spår».

Signalen »Utrymning» skall med arm (dagsignal) eller vitt sken från lykta (nattsignal) ges på följande sätt: armen (lyktan) förs i en halvcirkel utåt-uppåt-nedåt upprepade gånger.

Efter bedömning av ledaren för arbetslaget skall vid behov lystningsmärke (se ovan under § 10) sättas upp på ömse sidor om arbetsplatsen. Lystningsmärket placeras i regel på det avstånd framför bevakarens — i förekommande fall ytterbevakarens — uppehållsplats, som erhålls i meter, när banans sth — uttryckt i km/tim — multipliceras med 6, d v s vid sth 90 km/tim  $6 \times 90 = 540$  m framför bevakaren

(ytterbevakaren). *Det bör observeras att de signaler, som ges från tåg och vut framför lystringsmärket, ej får ersätta föreskriven bevakning utan endast är ett komplement till denna.*

**§ 43.** I mom 16 har föreskrivits, att tjänstevagnar, som saknar hastighetsmärkning, ej får framföras med högre sth än 40 km/tim (ersätter SJC A 54/63).

**§ 45.** I moment 1 har föreskriften om att tkl (annan tjänsteman enligt säpl) skall se till att tåg är riktigt sammansatt utgått. Enligt den nya utgåvan av SJF 010.3 (Vxi), artikel 2:3, skall nämligen växlingsledaren svara för detta. Vid nytryckning kommer även säpl att ändras i detta avseende.

Föreskrifterna om var vagnsnyning skall utföras (SJC 0:24/64) har inarbetats.

**§ 83.** Föreskrifterna om stoppsignalering m m när hjälpfordon behövs eller när fordon från tåg måst lämnas kvar på linjen har ändrats. Ändringarna innebär bl a följande.

1) Om bredvidliggande tågspår har spårledning för automatisk linjeblockering, skall lokps kortsluta spårledningen med kontaktdon.

2) Stoppsignaleringen skall göras med reflexbelagda bansignaltavlor (av fjbtyp; fastgörs vid rälen) i stället för med knalldosor.

3) Stoppsignaleringen skall utföras av lokps och ej genom tbfh försorg.

4) Avstånden för stoppsignalernas (= bansignaltavlornas) placering har ändrats; på bredvidliggande tågspår ca 400 m på ömse sidor om hindret och på eget tågspår ca 200 m på ömse sidor om tåget.

5) För att bansignaltavlan i mörker skall ses i god tid från hjälpfordonet (= vut), bör skenen framåt på detta visas från lykta (lyktor) av strålkastartyp.

6) Med anledning av de ändrade föreskrifterna om stoppsignalering, skall fr o m 1.1.1965 användas en delvis omarbetad bl S13 (med beteckning »Dasä 1.65 A»).

*Anm.* Dragfordon i tågtjänst kommer att förses med kontaktdon och bansignaltavlor. Knalldosor skall fr o m 1.4.1965 ej längre finnas på dragfordon och i tågattiralj.

**§ 85.** När tps upptäcker hinder för tåg på bredvidliggande tågspår på linjen skall stoppsignalering ordnas enligt föreskrifterna i § 83 i stället för § 27:1.

**Bilaga 2.** Vid transport av djuplastningsvagn litt Q 23, Q 45 och Q 51 skall tl begära uppgift av bdc, om hastighetsnedsättning krävs och om observatör från ba skall medfölja.

Vid transport av specialfordon enligt bilaga 2 skall tl underrätta berörda stationer på eget distrikt och tl på angränsande distrikt.

**Bilaga 3.** Föreskrifterna om placering av smalspåriga överföringsvagnar i tåg (vut) har ändrats i följande avseenden.

*Lastade* överföringsvagnar skall placeras tillsammans, helst närmast lok, eljest efter fordon med en bruttovikt av minst 10 ton. Högst 200 tons vikt får finnas efter sista överföringsvagnen.

*Tomma* överföringsvagnar — högst sex — skall placeras sist i tåg. Därutöver får dock en tom överföringsvagn placeras mellan två lastade överföringsvagnar, om längden av fordon, som lastas på överföringsvagnarna, kräver detta.

### Upphävda SJC och skrivelser e d

Följande SJC upphävs fr o m 1.1.1965.

Nr	Innehåll	Inarbetat i säo/säok
A 48/63	Skydd för personal, som arbetar i spår	Säo/säok § 32
A 54/63	Sth för normalspåriga tjänstevagnar, som saknar hastighetsmärkning	Säo § 43:16
0:12/64	Skydd för personal, sysselsatt med snöröjning på station	Säo/säok § 32
0:29/64	Organisation i säkerhetstjänsten	Säo, anvisningarna, sid 8—8a

Följande skrivelser e d upphävs fr o m 1.1.1965.

Datum	Dnr	Innehåll	Inarbetad i säo/säok
17.9.1959	Tbr 92487	Specialvagnar litt Q 23 och Q 45	Säo/säok bil 2:12
juni 1960	Dbr 00655	Promemoria om skydds föreskrifterna för personal, som arbetar i spår, och anvisningar för bevakning	Säo/säok § 32
27.11.1962	Dbr 00655	Skydd för personal, som arbetar i spår (prov med lystringsmärken på f d IV distriktet)	Säo/säok § 10:8, 14:1, 32:8
9.1.1964 26.5.1964	Ba 1633/63	Skydd för personal, som arbetar i spår, eller i farlig närhet därav	Säok § 32:1

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått SJF 010 (säo).



# Statens Järnvägars Cirkulär



SJC 6: 120

Utkom den 26 oktober

1965

*Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen*

Sty

6: 120

I många tåg beräknas bromsvikten och lämnas uppgift till föraren om tågvikt och bromsvikt, innan bromsprovet utförts. Om bromsprovaren på grund av fel e d måste stänga av tidigare inkopplade bromsar, d v s sådana som medtagits vid bromsberäkningen, och ej meddelar föraren detta, kommer förarens uppgift om bromsvikt att ange ett högre tal än det verkliga. Upprepade sådana åtgärder kan leda till att föraren felbedömer tågets bromssträcka, vilket kan medföra att tåget ej kan stanna på avsedd plats, t ex framför signal i stoppställning.

Bromsberäkning i tåg

Föreskrifter för att på försök förebygga fel av nu nämnt slag har tidigare meddelats i SJC A 11/62. Med hänsyn till dels att tågrapporten numera slopats, dels att under försökstiden vissa erfarenheter vunnits har det blivit nödvändigt att omarbete föreskrifterna.

Fr om 1.12.65 skall följande förfaringssätt tillämpas.

## I. Beräkning av bromsvikten i tåg

Den som beräknar bromsvikten (såo § 45:4-5) skall medtaga bromsvikten på alla fordon med inkopplad broms.

## II. Vid bromsprovet eller vid annat tillfälle avstängd broms

Uppgift om vagnsnummer och bromsvikt på fordon, vars broms stängts av, skall lämnas av bromsprovaren eller, om broms stängts vid annat tillfälle än bromsprov, av den som stängt av bromsen.

Uppgift skall lämnas

### a) för tåg med särskild tbfh

till tbfh (muntligt eller skriftligt på bl 452.10): denne skall underätta föraren om den ändrade bromsvikten, ändra vagnslistan och kontrollera att bromsvikten är tillräcklig:

### b) för tåg utan särskild tbfh

till föraren (muntligt eller skriftligt): denne skall ändra uppgiften på bl 670.17 ("Uppgift till förare") och kontrollera att bromsvikten är tillräcklig samt -- om muntlig uppgift erhållits -- själv fylla i baksidan på bl 452.10. Bl 670.17 -- jämte i förekommande fall bl 452.10 -- skall av föraren avlämnas på nästa station, där tågets

sammansättning ändras. Stationspersonalen där ändrar vagnslistan med ledning av uppgiften på bl 452.10, som därefter makuleras. Ny eller kompletterad bl 670.17 överlämnas till föraren i enlighet med föreskrifterna i såo § 45:5.

Har bromsen stängts på det sista fordonet med verksam broms i tåget, skall uppgift härom lämnas i fall a) till tbfn och i fall b) till tkl eller den som enligt säkerhetsplan kontrollerar att tåget är riktigt sammansatt (jfr såo § 40:3).

Föreskrifterna kommer att inarbetas i "Bromsföreskrifter", SJF 112. SJC A 11/62 upphävs härmed.

Omarbetad blankett    Anslag "Tryckluftbromsen felaktig", bl 452.10 (Dad 7.65A), stycketal, arkiveringstid.

Blft ändras.

Blanketten rekvireras från cfd Gävle.

Blanketten, som skall användas fr o m 1.12.1965, är på baksidan försedd med text för de uppgifter, som hittills lämnats på bl "Uppgift om avstängda bromsar" (bl 441.2).

Äldre utgåvor    Äldre utgåvor av bl 452.10 slopas och makuleras fr o m 1.12.1965.

Slopade blanketter    "Uppgift om avstängda bromsar", bl 441.2 och "Tryckluftbromsen felaktig", bl 452.10 (Dbr 59), slopas fr o m 1.12.1965 och får ej användas efter detta datum. Blanketterna makuleras. Bl 441.2 stryks i Blft.

---

Detta SJC skall tilldelas all konduktörs-, lok- och tågklararpersonal samt vagnpersonal och personal i vagnupptagartjänst.



SJC 0:21

Utkom den 5 maj

1966

Bg

*Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen*

Sty (dasä/1915)

0:21

Ändringstryck 5 till SJF 010 (sao).

SJF 010,  
SJH 010

Ändringstryck 7 till SJH 010 (sao).

Fhk (SJF 172) kompletteras.

Ändringstrycken gäller fr o m 1 juli 1966. De viktigaste sakändringarna framgår av det följande.

§ 1:29. Småfordon, som är lastat med explosiv vara av transportklass B, C eller D eller med brandfarlig vätska, skall alltid räknas som A-fordon.

§ 9:7. Signalfackla har införts som ett nytt signalredskap i sao. I fråga om användningen, se nedan vid § 83.

§ 28:5. (sao). Vid hastighetsnedsättning i samband med att arbetsplats flyttas får begynnelsepunkten för arbetet förskjutats upp till tre km i stället för som tidigare högst en km. Exempel för formulering i vko av sådan hastighetsnedsättning finns i sao. Vidare har påpekats att såväl orienteringsmärken som hastighetstavlur ovillkorligen måste flyttas, allteftersom arbetsplatsen och tillhörande hastighetsnedsättning flyttas.

§ 29:2, 4, 6. Vid bdisp, som kräver frånkoppling av kontaktledningen har hittills gällt, att tsm skall svara även för åtgärderna i samband med från- och tillkopplingen. För att få överensstämmelse med föreskrifterna i SJF 532 (december 1965) har nu i såo utsagts att elskyddsman skall utses enligt föreskrifterna i SJF 532. Olika tjänstemän kan således svara för de båda funktionerna, men intet hindrar att en tsm utses att vara även elskyddsman.

Driftcentralen skall delge S1 till elskyddsmannen. Tsm får ej anmäla bdisp avslutad, förrän han fått besked från elskyddsmannen, att ledningen är tillkopplad.

§ 30. För att få överensstämmelse med föreskrifterna i SJF 532 har begreppet tsm utgått som beteckning för den som svarar för åtgärder vid frånkoppling av kontaktledningen utan samband med bdisp. Åtgärderna skall i stället vidtagas av elskyddsman.

Vad som på S2 (bl 670.21) anges för tsm, skall fr o m 1.7.1966 gälla elskyddsman. Blanketten kommer att ändras vid nästa omtryckning.

§ 43:7. Föreskriften om antalet lok intill varandra i tåg har ändrats. På vissa bansträckor är antalet lokaxlar intill varandra begränsade, medan på andra ingen begränsning finns. Vad som gäller på olika bansträckor framgår av en tabell i vederbörande distrikts tdtbok del A.

§ 43:9. Begreppet "eldfarlig olja av första eller andra klass" har ersatts av "brandfarlig vätska". Till brandfarlig vätska hänförs i såo "sådan brandfarlig vätska (såväl styckegods som vagnslastgods), som innebär att vagnen enl SJF 621 skall föras med varningsetikett nr 2". Vagn med brandfarlig vätska får ej framföras i kruttåg och får ej vara skyddsvagn. Ytterligare föreskrifter finns i § 43:12.

SJF 621 kommer att kompletteras med föreskrifter om vilka vagnar med brandfarliga vätskor, som skall utmärkas med varningsetikett nr 2. Kompletteringen kan ej göras till 1.7.1966, varför ett särskilt SJC med föreskrifter härom ges ut inom kort.

En ny föreskrift om att lastad eller tom gasvagn (se § 43:11, nedan) ej får framföras i kruttåg har tillkommit. Lastad gasvagn får ej heller vara skyddsvagn. Detsamma gäller i fråga om sådan vagn med radioaktiva ämnen, som har varningsetikett nr 5C.

§ 43:11. Föreskrifter om transport av gas har hittills gällt endast vagnar lastade med klor, svaveldioxid eller fosgen. Föreskrifterna har

nu utvidgats att gälla transport i cisternvagnar av kondenserade och djupkylda gaser enligt SJF 621, t ex gasol, etylenoxid, ammoniak, klor, svaveldioxid och djupkyld oxygen. För att utmärka gasvagnarna förses de successivt med ett orangegult band runt cisternen. Intill dess denna märkning är klar, gäller även föreskrifter i ett SJC, som ges ut inom kort.

Utöver de i § 43:9 ovan angivna föreskrifterna gäller för lastad gasvagn:

ej i tåg med resande,

sth: 70 km/tim (30 km/tim på smalspår),

närmast före och närmast efter varje vagnsgrupp: minst tre skyddsvagnar,

order (S11) till tps.

På smalspår får högst fem lastade gasvagnar befordras i samma tåg.

§ 43:14. Vid transport på normalspår av vagnar med 30 eller 40 meters räler har hittills gällt att högst två enheter får transporteras i varje tåg. Denna begränsning har nu upphävts. Vagnarna skall dock som hittills placeras sist i tåg.

§ 83. För stoppsignalering i samband med hinder på ett bredvidliggande tågspår på linjen har ett nytt signalredskap, signalfackla, införts. Signalfacklan (brinntid ca 8 min) är avsedd dels som ett komplement till kontaktdonet, dels som stoppsignal, när bredvidliggande spår saknar spårledning för automatisk linjeblockering eller när denna är ur bruk. Föreskrifter om handhavande m m framgår av ett särskilt SJC, som ges ut inom kort.

Tbfh åtgärder i fråga om vagnar med "farligt gods" har kompletterats sålunda.

Medför tåget lastad gasvagn eller vagn med brandfarlig vätska, explosiv vara eller radioaktiva ämnen, skall tbfh söka utröna om sådan vagn skadats och, om så är fallet, ombesörja att alla personer, som uppehåller sig vid olycksplatsen, varnas. När tbfh begär hjälpfordon enligt § 83:2, skall han uppge om skadat eller urspårat fordon medför "farligt gods" av de slag, som här nämnts. S13 (bl 676.1) anger i detta avseende endast klor, fosgen eller svaveldioxid. Blanketten kommer dock att ändras vid nästa omtryckning.

Bilaga 4. Föreskrifterna om rälsbussar av klass B har utgått, eftersom dessa fordon nu är slopade.

#### Upphävda SJC och skrivelser e d

Följande SJC upphävs fr o m 1.7.1966.

Nr	Innehåll	Inarbetat i	Anmärkning
0:9/65	Sth för Gs-vagnar	Säo § 43:16	I SJF 620, art 161, och SJF 636, art 37 och 44, stryks hänvisningen till detta SJC och hänvisas i stället till säo § 43:16.
0:24/65	Utländsk S-märkt vagn med glidlager	Säo § 43:16	I SJF 636, art 61:3, stryks hänvisningen till detta SJC och hänvisas i stället till säo § 43:16.
0:26/65	Omarbetad blankett	Säok § 24, säok anvisningar till säpl	

Följande skrivelser e d upphävs fr o m 1.7.1966.

Datum	Dnr	Innehåll	Inarbetat i
10.12.1960 19.7.1961	Dbr 02676	Genomfartståg på sidotågväg	Säok § 50:1
1.1.1965	DaM 0:3/65	Nyutrustning av tåg, tågsättsbyte m m	Säok § 36:4 och § 78:3

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått säo.



*Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen*

Cda (dadmv/1092)

36:3

Detta SJC är ett nytryck av SJC 36:1/66.  
SJC 36:2/66 är inarbetad.  
Ingen ändring är gjord i sak.

Vagnsyning av godståg på mellanstation vid normalspår

## Huvudregel

A. På godståg, som är sammansatt endast av vagnar med rullager, behöver syning på mellanstation ej utföras förrän efter ca 600 km från utgångsstationen, under förutsättning att vagnarna äro slutna, öppna tomma, öppna lastade endast med behållare eller är vagnar av litt Kbö.

B. Vagnsyning på mellanstation skall på normalspårslinjer utföras på alla övriga ngt och gxt, som framförs längre sträcka än 300 km. Intervallet mellan två syningar får ej överstiga 300 km.

Syningen bör förläggas på sådant sätt att körsträckorna mellan avsyningarna blir ungefär lika.

Vad ovan sagts om ngt och gxt gäller även sådana tjänste- och beredskaps-tåg, som medför godsvagnar.

## Undantag

På ngt och gxt enligt huvudregel B, som framförs på nedanstående sträckor eller del därav och som enligt gällande planer får medföra glidlagervagnar, skall vagnsyning utföras på nedan angivna stationer.

### Malmö-Stockholm-Malmö

Hässleholm<sup>1)</sup>

Nässjö

Norrköping

<sup>1)</sup> För tåg från Malmö, som av tidtabellstekniska skäl ej kan ges tillräckligt långt uppehåll i Hässleholm, får första vagnsyning på mellanstation förläggas till Eslöv och andra syningen till Alvesta. Alla tåg skall dock synas i Nässjö och Norrköping.

Malmö-Hallsberg-MalmöHässleholm <sup>1)</sup>

Nässjö

- 1) För tåg från Malmö, som av tidtabellstekniska skäl ej kan ges tillräckligt långt uppehåll i Hässleholm, får första vagnsyning på mellanstation förläggas till Eslöv och andra syningen till Alvesta. Alla tåg skall dock synas i Nässjö.

Hälsingborg-Stockholm-HälsingborgHässleholm <sup>2)</sup>

Nässjö

Norrköping

- 2) För tåg från Hälsingborg, som undantagsvis av tidtabellstekniska skäl ej kan ges tillräckligt långt uppehåll i Hässleholm, får första vagnsyningen på mellanstation förläggas till Alvesta. Alla tåg skall dock synas i Nässjö och Norrköping

Hälsingborg-Hallsberg-HälsingborgHässleholm <sup>2)</sup>

Nässjö

- 2) För tåg från Hälsingborg, som undantagsvis av tidtabellstekniska skäl ej kan ges tillräckligt långt uppehåll i Hässleholm, får första vagnsyningen på mellanstation förläggas till Alvesta. Alla tåg skall dock synas i Nässjö.

Malmö-Göteborg-Malmö

Halmstad (endast tåg med jämna nr)

Varberg ( " " " udda nr)

Tåg, som endast framföres sträckan Hälsingborg-Göteborg-Hälsingborg eller del därav, behöver ej synas på mellanstation.

Charlottenberg-Hallsberg-Charlottenberg

Kil (endast tåg med jämna nr)

Kristinehamn (endast tåg med udda nr)



Tåg, som endast framföres från Hallsberg till Kil eller del av denna sträcka, behöver ej synas på mellanstation.

### Vagnsyningens utförande

Föreskrifterna förutsätter att vagnsyningen utföres med stor omsorg. Syningen får endast åläggas personal med utbildning som vagnsynare enligt SJF 200 Ma:30 och med erforderlig praktik för att kunna bedöma en vagns trafikduglighet.

För vagnsyning på utgångs- och slutstation skall nuvarande föreskrifter gälla (SJF 402), dock med det undantaget att avkänning av temperaturen på rullagerboxar slopas.

Vid vagnsyning på mellanstation åligger det vagnsynaren

att se till hjul, lager, bromsblock, bromshängen, bärfjädrar med fjäderlänkar, buffertar och skruvkoppel.

att vid gång utmed tåget i möjligaste mån se till att intet är att anmärka mot det sätt, på vilket vagnarna är lastade, t ex att lasten inte förskjutits eller att fel ej uppstått på lastens förstängning eller täckning.

att avkänna temperaturen på glidlagerboxar,

att kontrollera temperaturen i varm- och kylvagnar.

### Erforderlig tid för vagnsyning

Det är av vikt, att tillräckligt långa uppehåll inläggs i tidtabellen för syningsarbetet. För ett 60-vagnars tåg bör, om syningen görs av två man, det tdt-enliga uppehållet ej understiga 20 min. För tåg, som regelmässigt har färre vagnar, kan tiden reduceras i proportion till antalet vagnar.

Detta SJC skall tilldelas konduktörs-, lok- vagn- och tågklararpersonal.





Bay

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dadtg/2883 dasä/1915)

6:78

Fr o m tdt 167 kommer ett ökat antal godståg — framför allt på sträckan Hallsberg—Malmö — att framföras med sth 90 km/tim. Detta kräver bl a lastningsövervakning och en noggrann vagnsyning. Sth 90  
km/tim i  
godståg

### Lastningsövervakning

Vid kontroll på lastningsstation och i samband med vagnsyning skall särskilt tillses

att lastens vikt är jämnt fördelad;

att lastens tyngdpunkt ligger nära vagnens längd- och tvärgående mittlinjer;

att lasten är ordentligt förstängd eller förankrad såväl i längd- som tvärled, så att den ej kan förskjutas. Om lastens läge verkar vara mindre bra, skall den synas noga från alla sidor;

att vagnens lastgräns vid största förekommande tåghastighet under transporten ej är överskriden, såvitt detta kan bedömas på lastningsstationen;

att lasten på öppna vagnar håller sig inom lastprofilen;

att vagnsstolpar och andra lösa föremål inte kan komma att ligga utanför vagnsgolvet eller falla av. Om stolpar undantagsvis ej kan sättas i hållare, skall de placeras inuti last eller fixeras vid vagnsgolv, så att de inte kan förskjuta sig och falla av vagn;

att övriga lastningsföreskrifter följes.

### Tågs sammansättning

Kontrollera noga att vagn ej sätts in i ett tåg, där den ej uppfyller kraven ifråga om hastighet och lastgräns enligt vagnens märkning eller annan föreskrift.

Utländsk S-märkt vagn med *glidlager* får, trots märkningen, ej gå i tåg med större hastighet än 70 km/tim. Vid transport *från* utlandet kan dock för sådan vagn undantag få göras enligt säo § 43:16. Sådant undantag får dock ej göras annat än för vagn, som har glidlager av modernt utförande med stor oljekapacitet och med god tätning. (UIC normblad 514.2.)

### Vagnsyning

Vid vagnsyning skall beaktas att relativt obetydliga fel på en vagn eller last kan få svåra följder. Granska noga lasternas placering och förankring, särskilt på rangerbangårdar och stationer med omfattande växling i godstågen.

Vid höga hastigheter utsätts hjulen för stora påfrestningar. Granska därför hjul och hjulringar särskilt noga, i synnerhet om vagnen tjuvbromsats. Det kan nämnas, att antalet urspåringar, som orsakats av hjulfel — hjulringsbrott, lossnad hjulring, hjulskivsbrott — visat en fortgående ökning.

### Växling

Om en vagn råkar utsättas för en hård stöt, d v s en "hörbar stöt", måste den undersökas av vagnkunnig personal ifråga om såväl skador på vagnen som förskjutning av lasten. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det därför viktigt att växlingsledaren enligt växlingsinstruktionens art 35 underrättar tågklarare eller platsbefäl om sådan händelse.

### Särskild uppföljning för vissa varuslag

Under tiden 28.5—1.7.1967 skall övervakningen av vagnarnas lastning vara *speciellt skärpt* för följande varuslag, lastade på öppna vagnar med märkning, som tillåter sth 90 km/tim eller mera:

sågat och hyvlat virke,

timmer och massaved,

sliprar,

massa, pappersavfall och lump i balar,

liggande pappersrullar i mer än ett lager,

cementrör,

plåt — såväl planplåt som plåt i rullar,

fordon,

skrot,

laster med hög tyngdpunkt i förhållande till godsets stödyta.

Denna skärpta övervakning skall utföras på lastningsstationer, rangerbangårdar och stationer med omfattande växling.

Detta cirkulär skall delas ut i personliga exemplar till vagnupptagare, kajvakter, växlings- och vagnpersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

CSJ (dasää/1915)

0:7

Ändringstryck 6 till SJF 010 (sää).

Ändringstryck 8 till SJH 010 (säök).

Gäller fr o m 1.3.1968.

Fhk (SJH 001.2) kompletteras.

De viktigaste nyheterna framgår av det följande.

§	Ändring
1:9	Benämningen "diesellok" har införts i stället för "motorlok".
8:2 69:2 säök 8:3	En ny huvudsignalbild har införts, som betyder att tåg får framföras med sth 70 km/tim. Signalbilden är avsedd att användas på station, där det har lagts in växlar, som tillåter sth 70 km/tim vid gång i växelkurva.
8:10	
säök 9:2 säök 9 säök 45:1	Stopplykta får sättas upp även för signalering framför plats med skredvarningsanläggning. I detta fall skall det alltid finnas en särskild försignal till stopplyktan. Avsikten är, att skredvarningsmärken enl § 10:11 successivt skall ersättas av stopplyktor.
10:6	Signalerna enligt § 9:2 c—l får ges även i radio.
10:13	Begreppet "tågattiralj" har slopats.
11:2	Orienteringsmärke enligt fig 47b skall finnas även på blocksträcka som är kortare än 1 000 m, om fristående försignal saknas.
28:4	Axeltavla har införts som nytt signalmärke. Den finns i två olika utföranden (med talet 80 och med talet 100). Axeltavla kan finnas efter en hastighetsnedsättning för att utmärka den plats, där loket befinner sig, när ett tåg med 80 (100) axlar har passerat nedsättningssträckan.
	Ordergivning om signalmedel, som skall tagas i eller ur bruk, flyttas eller ändras, har skurits ned avsevärt. Anledningen till detta är bl a, att det bedömts önskvärt att minska antalet order på lokps ordertavla.
	Orienteringsmärke enligt fig 47c skall med ett par undantag finnas framför <i>varje</i> hastighetstavla, oavsett nedsättningsens varaktighet.

§	Ändring
söök 29	Flera nya anvisningar angående bdisp har tagits in i söök. Bl a har det utsagts, att om vut eller A-fordon måste föras in till annan dpl än den som angetts på SI, skall berörda tkl i förväg underrättas.
söök 29:6 söök 30 söök 33:7	När tsm anmäler att bdisp är avslutad, skall han inleda samtalet med orden: "Anmälan om avslutad bdisp".
	Dessutom har även följande nya inledningsfraser fastställts: "Anmälan om tillkoppling av kontaktledningen", "B-fordonsförare ..... (namn) med begäran om möte med tåg", "Anmälan om avslutad B-fordonsfärd". Anledningen till att dessa "samtalsrubriker" införts är, att allvarliga missförstånd inträffat p g a oklara formuleringar.
43:8	Motorvagn litt Y eller släpvagn till sådan får inte längre transporteras i loktåg.
45:2	Huvudregeln i SJC 36:3 1967 (om vagnsyning av godståg på mellanstation) har inarbetats i säo.
47:8	Föreskrifterna om "stf inspektion" har utgått, eftersom skyldighet att kontrollera ingår i chefsansvaret enligt SJF 000. Några tilläggsföreskrifter eller -anvisningar för säkerhetstjänsten har inte längre ansetts behövliga. Vid nästa omtryckning av säpl kommer raden "utför daglig bangårdsinspektion" att tagas bort.
söök 71:4	När en <i>enstaka</i> blocksignal ej kan visa "kör", bör den automatiska linjeblockeringen som regel ej tagas ur bruk. Detaljerade anvisningar har utarbetats, hur tkl skall dirigera tågen förbi blocksignal som ej kan visa "kör". Tillägget har gjorts mot bakgrund av flera allvarliga olyckshändelser och tillbud, som inträffat, när det varit störningar på den automatiska linjeblockeringen. Det har således bedömts nödvändigt att ge tkl klarare och fastare handlingsnormer vid störningar av detta slag.
söök 71:5	Här påpekas vikten av att slutsignalerna kontrolleras på det sista tåget som framgått, innan linjeblockeringen tas ur bruk.
söök 83:1 söök 83:2	Kompletterande anvisningar lämnas om åtgärder som skall vidtagas, när radioaktiva varor har skadats eller oljeläckage av större omfattning har konstaterats.
85:4 söök 9	Knalldosor behöver inte medföras vid vut. Om personalen på vut upptäcker hinder för tåg på bredvidliggande tågspår på linjen, skall vut stanna och åtgärder vidtagas enl § 83:1, punkt 1 (d v s samma åtgärder som är föreskrivna för tps).
85:5	När lokps fått order (S10), därför att banan inte hunnit avsynas, får hastigheten vara högst 30 km/tim.

Följande SJC upphäves fr o m 1.3.1968.

Klass	Nummer	Innehållsrubrik	Utdelat i personl ex till	Inarbetat i
0 ✓	19/66	bdisp för ba storlagsarbeten	tkl samt ba ps, som deltar i storlagsarbeten	säo/säok § 29:23
0 ✓	44/66	hastighetssignalering	tkl stmt lok- och motorvagnsps	säo/säok § 28:2
0	2/67	skydd för personal, som arbetar i spår eller i farlig närhet därav	tl, tkl och all ps vid buo	säo/säok § 32:1 <sup>1)</sup>
0	10/67	användning av eldkastare vid snöröjning	—	säo/säok § 32:1
0	11/67	tända frontlyktor på drag- och småfordon under dagen	all ps som fått säo	säo § 15, § 17, bil 2:3
0 ✓	34/67	transportvillkor för gasvagnar och för långt och tungt gods	all ps som fått säo	säo § 43:11 säok till § 43:14
06	1/66	märkning av NSB stålvagnar	—	säo § 43:15
36	8/66	utländska godsvagnar med glidlager	ps på vagnexpeditioner samt i kajvaks-, vagnupptagar-, vagnsynar- och vagnreparatörs-tjänst	säo § 43:16

<sup>1)</sup> Vid säo § 31:2 strykes hänvisningen till detta SJC.

Följande SJC, som direkt berör SJF 010 (säo) eller SJF 010.3 (vxi), gäller även efter 1.3.1968.

Klass	Nummer	Innehållsrubrik	Utdelat i personliga ex till
0	13/65	Ändrat övergångskoppel typ BnY2	Ps vid normalspår som fått vxi samt ps vid verkstäder enligt hvstc resp lstc och vgstc bedömande
0	34/65	Övergångskoppel typ BnY2	Dito
0	35/65	Orubricerat (behandlar tjänstevagnar som saknar hastighetsmärkning)	All ps vid normalspår som fått säo
0	4/66	Vagnar med klor, svavel-dioxid eller fosgen	Tkl samt lok-, konduktörs-, vagn- och växlingsps
0	37/66	Speglar på T43-lok	Tkl samt lok-, konduktörs-, vagn- och växlingsps
36	10/66	Självavkoppling i tåg	Tl, tkl, konduktörs-, lok-, vagn- och växlingsps vid normalspår
36	3/67	Vagnsyning av godståg på mellanstation vid normalspår	Tkl samt konduktörs-, lok- och vagnps
36	3/68	Personvagnar med gummi-vulstbälgar	Konduktörs-, vagn- och växlingsps

Det bör observeras, att det dessutom finns SJC som *indirekt* berör säkerhetstjänsten (t ex lastningsföreskrifter, bromsbestämmelser, föreskrifter för befordring av visst gods eller viss vagnlittera). Det framgår av SJC 0:1/68 i vad mån äldre sådana SJC alltjämt gäller.

---

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått säo.





*Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen*

CSJ (dasää/3972)

0: 22

## TÅGS ÅTGÅNGSTID

Fr o m den 31 maj 1970 (dagen för tidtabellsskiftet) gäller följande ändrade föreskrifter för tågs avgångstid.

1. På bansträckor med linjeblockering får alla tåg (om trafikutbytet så medger) avgå och ankomma 15 minuter före tdttiden  
kl 18.00 - 6.00 vardagar utom lördagar,  
kl 0.00 - 24.00 lördagar och sön- och helgdagar.

### Kommentarer

De aktuella tågen utmärkes inte särskilt på grafisk tdt. Inte heller anges någon anmärkning i tågens tidtabell. Härigenom erhålles samma föreskrifter som på fjbsträckor.

Den ökade möjligheten att framföra tåg före tdttiden på linjeblockeringssträckor har tillkommit främst för att möjliggöra en smidigare tågföring. Vid fastställande av tider för bdisp behöver därför hänsyn i regel inte tagas till de ändrade föreskrifterna. Detsamma gäller säpl, personalurlistor och andra lokala planer.

Ddc kan i samråd med bdc föreskriva inskränkningar i tillståndet att framföra tåg före tdttiden.

2. Lokalgodståg på linjeblockeringssträcka anges på samma sätt som hittills, när tåget mellan kl 6.00 och 18.00 får avgå och ankomma 15 minuter före tdttiden.

### Kommentarer

Angivningssättet - anmärkning i tågets tidtabell och avbruten tåglinje med tvärstreck på grafisk tdt - är således detsamma, som tillämpas under hela dygnet på bansträckor utan linjeblockering.

Lokalgodståg som går på linjeblockeringssträcka endast lördagar/  
sön- och helgdagar anges givetvis inte på ovannämnda sätt.

3. På alla bansträckor (med eller utan linjeblockering) slopas medgivandet för vissa lokalgodståg att ankomma 20 minuter före tdttiden. I stället gäller 15 minuter före tdttiden som den tidigaste tidpunkten för såväl avgång som ankomst. Sambandet mellan avgångstiden från en dpl och ankomsttiden till nästa dpl upphör; ett lokalgodståg som avgår t ex rätt tid från en dpl får alltså komma t ex 15 minuter före tdttiden till nästa dpl.

#### Kommentar

Denna ändring har gjorts för att så långt möjligt få likformiga föreskrifter på olika typer av bansträckor.

---

Titelbladet till grafisk tdt kommer att kompletteras med uppgift om de tider, när tåg på fjb- och övriga linjeblockeringssträckor får framföras 15 minuter före tdttiden.

Detta SJC antecknas vid § 64 och § 70: 5 i säo.

---

Detta SJC tilldelas all personal i säkerhetstjänst.



*Handwritten initials: BJ*

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

GSJ (tas/3971)

0: 20

SJC SOM DIREKT BERÖR SJF 010 (SÄO) OCH SJF 010.1 (SÄOK)

Utöver de SJC som angivits i SJC 0:35/72 skall även följande upphöra att gälla fr o m 1973-06-18, då nya säo träder i kraft:

Klass	Nr	Rubrik	Utdelas i personliga ex till
0	5/73	Rapportering av tågför-sening m m genom tps försorg	
36	37/69	Utländska glidlagerut-rustade godsvagnar som skall framföras i tåg med sth 90 km/tim	vagnupptagare, kaj-vakter, värlings- och vagnpersonal
6	47/69	Transport av långräler på specialvagnar	

Följande SJC som direkt berör säo/säok gäller efter 1973-06-17:

Klass	Nr	Rubrik	Utdelas i personliga ex till
0	37/71	Skyddsanvisningar för personal som arbetar i järnvägsspår	
0	8/73	Nya säo (isolering av små-fordons axlar, framförande av rälskontrollapparat)	all ps som får säo/säok
0	10/73	Blanketter i säkerhets-tjänst	

Klass	Nr	Rubrik	Utdelas i personliga ex till
0	11/73	1973 års säo. Övergångs- bestämmelser	all lokps
3	6/71	Läckage i vagn med brand- farlig gas	
3	5/73	Vagnsyning/säkerhetssyning av tåg	lok- och konduktörs- personal, tågklarare och vagnsynare

Detta SJC skall tilldelas all ps som får säo/säok.